6.10.43	Lillöhus & Balboa	Prejade av ubåt på lejdresa i Atlanten
7.10.43	Mirrabooka	Brand ombord, Räddningsbragd. N 3° – W 131°
8.10.43	Skaraborg	Bombad i Bremen
9.10.43	A.K.Fernström	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Nordia	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Torfrid	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Aralizz	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Visten	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Saxen	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Koster	Bombskadad i Gdynia
9.10.43	Ostbris	Bombskadad i Gdynia
9.10 43	Marianne	Flygattack utanför Trelleborg

11.10.43	GG 104 Lingard	Minskadad 7'Ö. Läsö, Kattegatt
17.10.43	Mathilda	Flygattack vid Borkum
19.10.43	Granö	Kollision vid Elbe III SS Castor
21.10.43	Cathrine	+ Borta norr om Kalmarsund
24.10.43	Vega	Grundstött i Rhones mynning (Röda kor
26.10.43	Vindö	Rammat och sänkt Älvsnabben Söderhäll
26.10.43	Älvsnabben (Minkryssare)	Kantrat eft . kollision Söderhälls fy
27.10.43	Sirenes	Grundstötning Hävringe fyr
4.11.43	Masilia	Minskakning på Elbe
13.11.43	Majfrid	Minskadad tvärs Kulla-Gunnarstorp
18.11.43	Normandia	Bombad i Bremen
18.11.43	SD 18 Freden	Flygattack vid Koster
26.11.43	Viking	Bombskadad i Bremen
26.11.43	Ingeren	-"- -"-
26.11.43	Venern	-"- -"-
26.11.43	Margol	-"- -"-
26.11.43	Korsö	Ubåtskollision vid Kiels fyrskepp
11.12.43	GG 375 John Morley	Minskadad 30'SO Trelleborg
11.12.43	Kisa	+ Kollision N. Nidingens fyr,Gtbg
12.12.43	Herma Gorthon	Grundstötning Buenaventura
13.12.43	Greth	Bombskadad i Bremen
13.12.43	Hispania	-"- -"-
13.12.43	Magdalena	-"- -"-
11-16.12 43	Normandia	Oupphörliga bombanfall
14.12.43	MD 527 Silvervåg	+ Minsprängd 4'W Pater Noster
16.12.43	Kalmarsund X	Svårt bombskadad i Bremen
16.12.43	Granada	Bombskadad i Bremen
16.12.43	Margol	-"- -"-
18.12.43	Edö	Ubåtskollision i Hanöbukten
29.12.43	Camelia	Minsprängd i Salonikibukten

LILLÖHUS & BALBOA 6.10.43

TYSK UBÅT PREJAT TVÅ SVENSKA LEDJFARTYG MED SPÅRLJUSAMMUNITION

Kontrollofficerarnas rapporter

M/T Lillöhus,kontrollofficer G.Waldenström, avgick Göteborg 21.9.43 destinerad till Buenos Aires.

Mån 4.10.43 kl 08 passerat punkt K, lat N 33 00′- Long W 34 50′.

Ons 6.10 kl 18.40 prejat av ett fartyg föröver i mörkret med spårljusammunition på N 20 25′- W 34 28′, följt av morsesignaler:"What ship?" Vi svarade :"Lillöhus, Sweden." Därefter morserades:"Send boat with the papers." Vi antog att det måste vara en ubåt. En livbåt under befäl av 1e styrman satts i sjön och rott över. Det var en tysk ubåt. Inga som helst-beteckningar syntes i mörkret,men båten var av större typ men en kanon på fördäck och en på akterdäck och 2 smärre luftvärnspjäser just akter om bryggan. Skeppspappren sänts ner till ubåtschefen. 1e styrman fått vänta på bryggan. Inga politiska frågor ställts,endast frågor om last, storlek, fart,destination etc. Ubåten hade inte fått några underrättelser om Lillöhus eller andra lejdfartyg.Balboa, som gick 60′ före oss, sannolikt också prejats. Vi omtalade att Margaret Johnson befann sig efter oss. Återfått pappren och tillsagts att inte för någon omtala att vi blivit prejade.Livbåten återvänt till Lillöhus.Ubåten satt kors ostvarts och vi fortsatte sedan livbåten hissats.

Mån 11.10 passerat Fernando Noruhna.

Ons 20.10 på e.m anlänt till Buemos Aires. (Återkom t. Gtbg 7.3.44)

==

BALBOA

Balboa, kontrollofficer H.Ersamie,gått ut från Göteborg 17.9.43.

Ons 6.10.43 kl 06.30 prejats av ett okänt fartyg med 2 lösa skott åtföljda av ett skarpt skott som slog ner 200 meter om BB varvid maskin omedelbart stoppades. Position Lat N 22 - W 34 30′. Efter någon minut i nattkikare upptäckt en ubåt i NNO på c:a 1000 meters avstånd.Ubåten närmade sig och signalerade:"Send boat with the papers!" Befh och kontrollofficeren medföljde i livbåten och befh visade själv pappren. Ubåtschefen inte fått någon uppgift om Balboa.Efter några minuter fick vi gå tillbaka i livbåten och ubåten styrde bort.

Fre 22.10 Anlänt till Buenos Aires.

(Balboa fick ligga där över nyår på grund av stopp i lejdtrafiken.Först den 10.2.44 avgått mot Sverige och anlänt Göteborg 13.3.44 tillsammans med Klipparen och Uranus.)

Bali prejad 5.8.43

Den 8.8.43 på resa Santos-Göteborg prejades ms Bali av en tysk ubåt med

LILLÖHUS & BALBOA 6.10.43

kanonskott på N 43 38′ - W 34 59′. Ubåten kom akterifrån. Ie styrman rotts över med pappren.Ubåtschefen hävdade att Bali var 45′ur sin kurs.

Balboa

Se 25.4.40 bombad vid norska kusten

(Ingen historik för Balboa & Lillöhus)

MIRRABOOKA 7.10.43

ALLTING MIDSKEPPS UTBRÄNT UTE PÅ ÖPPNA HAVET MITT I NATTEN. 1 INNEBRÄNTS. 25 PASSAGERARE OMBORD. NÅTT HAMN FÖR EGEN MASKIN 11.10

Rapport

Avgick Brisbane kl 05.30 tors 25.9.43 destinerad till Vancouver,B.C. Rumslast av 4000 ton blymalm och 3115 ton styckegods. Däckslast: 158 fat saltade fårtarmar på akterdäck till 3'höjd,surrade med kätting & wires. Djupg F 26'- A. 26'6" 47 mans besättning, 25 passagerare varav 15 kvinnor. Fartyget redat av General Steamship Corp,Ltd, 465 California Street,San francisco,California.

Tors 7.10.43 kl 00.35 utbröt eld ombord. Lat N 3° 40'- Long W 151° 18'. Vind OSO 2, moderat sjö,klart. 3e styrmans vakt. Utkik på bryggan. Trolig brandorsak kortslutning i köksmässen. Chiefen innebränd, 2 passagerare skadade, en insjuknat i lunginflammation.

Journalutdrag, Resa nr 47.

Tors 7.10 kl 00.35 observerades brandlukt i tvärskeppsgången midskepps.Eld konstaterades ha utbrutit i kökspersonalens mäss varifrån mycket häftiga eldslågor slogo ut genom dörren. Eldalarm gavs och fartyget stoppades omedelbart. Brandslangarna kopplades ävenomedelbart och besättningen sökte bekämpa elden. Elden spred sig med oerhörd snabbhet till hytterna i tvärskeppsgången samt upp till passageraravdelningen och befälhavarens dag - & sovhytt, samt därifrån till hytterna på översta bryggan. Inom några minuter var hela midskeppsöverbyggnaden omvärvd av eld och rök. STB livbåtar sjösattes men på grund av de intensiva rökmassorna kunde de inte sjösättas regelmässigt. I STB aktre båt måste taljorna huggas varvid båten spräcktes när den föll i vattnet. I STB förliga båt lades taljorna av för runt, aktre taljan jamadesoch båten gick ner med fören först så att akterstäven rycktes loss ur båten. 3 av flottarna sjösattes av vilka en råkade i drift och gick förlorad. Passagerarna placerades på de andra 2 flottarna och uppehöllo sig där i säkerhet under den tid släckningsarbetet pågick. De ombordvarande fortsatt med släckningsarbetet till kl 07 innan elden kunna släckas någorlunda tillfredsställande.Därefter fortsatt med eftersläckning arbete och ombordtagande av flottar och livbåtar till kl 09.55. Kl 10 fort satt resan till närmaste hamn för att avlämna 2 skadade passagerare, mrs Holdridge som brutit högerunderarm och mrs Baesler som brutit höger underarm och höger stortå,samt för att företaga temporära reparationer för att kunna gå till destinationsorten. När elden släckts så att det blivit möjligt att komma in i midskeppsgången upptäcktes att övermaskinist Lagerqvist blivit innebränd. I Lagerqvists hytt var vingmuttern till ena ventilen på förkant lossad,varför antages att Lagerqvist försökt öppna ventilen för att gå ut genom densamma,men blivit kvävd av rök innan han kunna

MIRRABOOKA 7.10.43

öppna den. Toaletterna och befälsmässen på akterkant STB samt 2 uppassarhytter i följd på förkant av nämnda mäss,samt toalett och ett mindre förrådsrumpå akterkant om BB,ävenså sjukhytten och en uppassarhytt för om sjukhytten på akterkant BB mycket illa åtgångna av hetta,vatten och rök. I övrigt hela midskeppsöverbyggnaden med solsegel, inventarier och tillbehör samt BB förliga livbåt helt ödelagts av branden. Alla järnkonstrukturer och alla skott blivit mycket tillbucklade av hettan.Under släckningsarbetet har undre förrådet blivit fyllt med vatten och övre förrådet fyllts med vatten till 3′höjd. Till vad utsträckning stores och proviant blivit skadade har ännu ej kunnat utrönas. 3 st presenningar på lucka 3 blivit sönderbrända av nedfallande glöd och eldbränder från bryggan. Reservation göres för ev. skador på lasten.

Fre 8.10 Mrs Hoge insjuknat i lunginflammation.

Mån 11.10 kl 11.50 anlänt och förtöjt vid Pier 11 i Honolulu.Doktor varit ombord och undersökt samtliga skadade och avpolleterat mrs Holdridge, mrs Baesler och mrs Hoge till sjukhus för vård.

Honolulu 11.10.43
Karl H.Forsell
Befh

Crew list

Befh Karl Harald Forssell,Göteborg, f-00 (15.3.43)
1e styrman Lars David Berggren,Stockholm, f-06 (23.6.42)
2e styrman John Gustav Adolf Gusbäck, 33 år (29.6.42)
3e styrman Nils Erik Vestergren, Hälsingborg, f-14 (29.12.39)
4e styrman Charles Sjöblom-Pedersen, 35 år -dansk. (23.2.43)
† Chief Bror Ingvar Lagerqvist, Falkgatan 4,Limhamn, 30.10.09 gift, 1 barn
Begravdes till havs 7.10.43.
1e maskinist Bengt Jonsson, Norrtälje, f-10 (10.9.41)
2e maskinist Bengt Carlquist,Landskrona, f-17 (7.10.42)
Maskinassistent Karl E.Karlsson, 31 år (30.6.42)
Maskinassistent Louis A.Saunders, 40 år -Kanadensare (12.6.43)
Elektriker Erik N.Björk, Göteborg, f-86 (30.12.42)
Chief steward Karl Erik Johansson, Göteborg, f-01 (6.9.39)
Chief cook Bengt Jonsson, Göteborg, f-18 (20.4.43)
2d cook Karl G.Pålsson, 25 år (15.1.43)
3d cook Kevin Nelson, 25 år - Australier (8.6.43)
Waiter Lars Åke Karlsson, 28 år (26.8.42)
Waiter Harry Persson, 41 år (31.7.43)
Waiter George E.Jones, 43 år -British (8.3.43)
Waiter John S.Haley, 28 år British (22.6.43)

forts

MIRRABOOKA 7.10.43

Forts crew list

Waiter Donald Mason, Sydney, f-16 - Australier	(7.12.42)
Waiter Mulroy, 29 år Australier	(29.1.43)
Waitress Lorna G.H.Fidge, 31 år -Australier	(24.6.43)
Carpenter Martin L.Martinsson, Skaftö, f-87	(6.7.39)
Boatswain Sven V.Stenman, V:a Nöbbelöv, f-09	(13.8.42)
AB Alrik Forslund, 66 år	(30.8.42)
AB Georg Wahlberg, 53 år	(26.7.43)
AB Sten E.G.Gabrielsson,Ljungby,f-15	(-"-)
AB Johan Karlsson, 46 år	(6.8.43)
AB Henry Hermansson, Bovallstrand, f-13	(12.6.43)
AB Veiko Mantgnen, 38 år - Finnish	(19.12.42)
AB Helge Lindqvist, 24 år -Danish	(19.4.43)
OS Arthur Hellberg, 24 år Finnish	(19.4.43)
OS Matto Urho, 34 år -"-	(28.4.43)
OS John Donnelly, 16 år Australian	(7.9.43)
OS Erik G.Carlsen, 21 år Danish	(8.3.43)
Deckboy Jack Houge, 31 år Australian	(16.9.43)
Motorman Erik V.Andersson, Linköping, f-20	(24.4.42)
MotormanFolke Hultgren, 28 år	(25.1.43)
Motorman Erik Palmquist, 29 år	(31.8.43)
Motorman Erland Johansson, Göteborg, f-20	(25.1.43)
Motorman Donald Hildestad, 19 år - American	(5.8.43) signed off
Motorman Christian Jensen, 29 år Danish	(1.7.42)
Motorman Thure Petterson, 30 år	(1.8.42)
Motorman Allan A.Olausson, Göteborg, f-21	(12.6.43)
Motorman Nils Södergren, 38 år	(5.8.43) signed off
Motorman Christian Thonesen, 32 år Danish	(12.6.43)
Motorman Gösta Arvidsson, Gtbgl f- 23	(23.9.43)

25 passagerare, vqrav 15 kvinnliga.

Mrs Holdridgel mrs Hoge, mrs Daesler skadade.

Sjöförklaring tors 11.11.43 på gen.konsulatet,San Francisco kl 10.

Vicekonsul C.O.von Essen.

Sakkunniga: Norske sjökaptenen Leif Svanevik (föreståndare för Skandinavisk Förhyrningskontoret i San Francisco) & i San Francisco bosatte övermaskinisten Fritz Oscar Harry Peterson.

Mr A.Aronsen ombud för SÅAF i San Francisco (Norwegian Underwriters, 311 California street)

Missabooka civilkaskoförsäkrad i SÅAF.

Forts

MIRRABOOKA 7.10.43

Befh Forssell: Företett skeppsdagboken.Maskindagboken och alla andra papper såsom fartygets mätbrev, kompasscerifikat,lanterncerifikat etc gått förlorade. Befh väckts omkring kl 00.30 av en passagerare vid namn William Stack, som ropat:"Skipper, I think the ship is on fire!" Befh tillsammans med Stack lokaliserat branden till kökspersonalens mäss och därefter skyndsamtbegivit sig upp på bryggan,stoppat fartyget, blåst brandalarm i sirenen med 5 eller 6 långa signaler,därefter begivit sig ner från bryggan för att dirigera släckningsarbetet. På denna korta tid hade elden spritt sig så snabbt att befh inte kunde komma in i röksalongen eller i sitt eget kontor. Vid 03-tiden var befh övertygad om att passageraravdelningen och överbyggnaden däröver samt kommandobryggan inte kunde räddas,varför släckninsarbetet koncentrerades på att rädda maskinrummet och därigenom fartyget. Befh förlorat sansen 3 gånger under släckningsrabetet.Vid första tillfället räddaddes han av motorman Andersson och vid de andra 2 tillfällena av okända besättningsmäm. Befh först vid 03-tiden fått veta att chiefen inte vari maskinrummet.Fram till dess hade han trott att chiefen vid brandens utbrott omedelbart gått ner i maskinrummet.Lagerqvist varit ganska tungsövd. Det fanns 2 ventiler i hans hytt. En tillskruvad på vanligt sätt och en försedd med anordning förlufttillförsel under mörkläggning. Lagerqvist kvävts av röken innan han lyckats få upp någon av ventlierna. Orsak till branden kan ha varit en el.fläkt i köksmässen som möjligen fallit ner. I mässrummet hade det hängt 10 livräddningsdräkter.Alla brandslangar ombord var i fullgott skick då de prövades i Honolulu efter ankomsten dit. Mirrabooka i jan.43 genomgått förnyad sjövärdighetsbesiktning i San Francisco.

1e styrman Berggren: Vid 00.30-tiden befunnit sig i stuerts hytt och då hört rop på svenska och engelska utaifrån att eld utbrutit.Genast sprungit och hämtat en brandslangunder backen, kopplat in den på förkant av midskeppshuset, vilket tagit högst 2 minuter, och då hade redan lågor slagit ut från midskeppshuset. Obekant för honom var elden börjat och på vilket sätt.

3e styrman Westergren: Vakthavande på bryggan.Stod i lovart på bryggans STB-sida c:a kl 00.30 då utkiken Gabrielsson varskodde att han kände brandlukt.Gabrielsson genast beordrats ner för att ta reda på orsaken. Innan Gabrielsson hunnit ner mötte han befh springande på väg upp till kommandobryggan där befh blåst brandalarm i sirenen. Efter det fartyget stoppats begav sig 3e styrman ner på shelterdäck och kopplade brandslangar där. Vet inget om orsaken till branden.

1e maskinist Jonsson: (~~Från 7.10 chief ombord~~): Från 7.10 chief ombord. Varskotts i sin hytt 00.30 av maskinist Carlqvist att eld utbrutit och genast skyndat ner i maskin för att se om elden brutit ut där.På vägen

MIRRABOOKA 7.10.43

ner hört maskinerna stoppas och brandalarm i sirenen. Så fort han sett att det inte var i maskin det brann hade han, efter att ha stängt av luften till motorerna, skyndat upp på däck. På grund av nerträngande rökmassor måste han ta sig upp via propellertunneln och manskapsinredningen i poopen. Han såg att midskeppshusets STB-sida,särskilt förut, stod i brand och gick då samma väg tillbaka ner i maskinrummet där han slog ifrån den el.belysning en till midskeppshuset och fläktarna i maskinrummet,varefter han sett till att hjälpmotorerna fungerade. Alla el.ledningar ombord kontrollerades 2 ggr dagligen med ohm-mätare från huvudtavlan och kontroll hade skett senast 4 timmar innan branden bröt ut. På grund av slamret från maskinrummet hördes brandalarmet i sirenen dåligt i maskinbefälets hytter. Jonsson kl 23 sett att chiefens dörr stått " påhaspad".Hytten låg på förkant av däckshuset, varför han borde ha hört brandalarmet bättre än det övriga maskinbefälet. Chiefen använde spritdrycker sparsamt och var vid god vigör.

2e maskinist Carlqvist (från 7.10 1e maskinist.) Suttit i sin hytt med 2e styrman kl 00.30 och känt brandlukt.Sprungit ut i gången och när han kom till tvärskeppsgången fått se rök bolma fram från STB-sidan. Han varskodde omedelbart 1e maskinisten, maskinassistens Hansson och elektriker Björk som alla hade sina hytter vid samma gång.Sedan gått ner i maskin.På nervägen hört maskin stoppas och brandalarm i sirenen. Hur och var elden branden börjat är honom obekant.

Elektriker Björk: Gått och lagt sig kl 21. Väckts 00.30 av maskinist Carlqvist som ropat:" Det brinner!" Strax därpå blåstes brandalarm i sirenen och rök började välla in i Björks hytt. I gången utanför stod röken tjock. Efter att ha fått i sig så mycket rök måste Björk ta sig ut på akterdäck för att återhämta sig innan han kunde börja hjälpa till. Den el.installationen ombord hade kontrollerats i juli 43 av Lloyds i San Franscisco. Björk hade dagligen kontrollerat allt, senast den 6.10.Björk kunde inte ange var elden börjat.

Chefsstuert Johansson: Satt i sin hytt med 1e styrman då rop hördes kl 00.30 i gången att det brinner! Sprungit ut och funnit gången rökfylld. Han hade strax före midnatt varit nere i förrådet och på återvägen gått förbi köksmässen utan att märka något ovanligt. Kan ej ange var elden utbröt.

1e kocken Jonsson: Tittat in i mässen kl 23.40 den 6.10 och inte sett något ovanligt. Kl 00.30 hört rop i STB-gångne. En stund senare gått ut i gången och funnit den rökfylld. Försökt ta sig föröver men tvingats tillbaka av hetta och rök och måst bege sig ut på akterdäck.Börjat hjälpa till med brandslangar. Hört brandalarmet i sirenen.Kan ej ange var elden utbröt.

Timmerman Martinsson: I sin hytt om BB akterut känt brandlukt komma in genom vindfånget i hyttventilen och ungefär samtidigt kom larmet i sirenen . Skyndat ut på däck och hjälpt till med släckningen.

MIRRABOOKA 7.10.43

Matros Gabrielsson: Utkik på bryggan. Känt brandlukt 00.30 men inte sett mågon rök. Genast varskott 3e styrman och fått order undersöka varifrån lukten kom. På nerväg från bryggan mött befh och strax därpå hört sirenen vråla. Begivit sig akterut för att purra kamraterna. Sedan hjälpt till med släckningen hela natten.

Matros Hermansson: Haft rorstörn till midnatt. Sedan gått till manskapsmässen akter där han satt och drack kaffe då brandlarmet gavs i siren. Sett rök bomla ut från STB gång midskepps och sett eldsken fladdra. Hjälpt till med släckningen hela natten.

Motorman Andersson: Kojat i sin hytt kl 21. Väckts av sirenen, genast gått upp på däck och börjat hjälpa till.

Motorman Johansson: Tjänstgjort som dagman. Kojat 21.30 i sin hytt akter. Inte hört sirenen. Purrats av motorman Olausson: Då han efter 5 minuter kom upp på däck stod hela BB-sidan av midskeppshuset i lågor. Börjat hjälpa till med släckningen.

Motorman Olausson: Vakt i maskin från midnatt. Känt brandlukt komma ner i maskin genom luftrören 00.30. Gått till instrumenttavlan för att se om någon överhettning ägt rum någonstans. Då inget ovanligt stått att se begav han sig till övre maskinplattformen samtidigt som stopp slogs i maskintelegrafen och brandalarm blåstes i sirenen. När stopp slogs begav han sig upp till BB-gången för att purra chiefen. Då han öppnade den aktre dörren slog eld och rök emot honom så att han måste slå igen dörren och åter klättra ner i maskinrummet där maskinist Jonsson beordrat honom delta i släckningsarbetet. Han begav siggenom propellertunneln akteröver, gick upp i manskapsinredningen och när han gick igenom besättningens bostäder där fann han motorman Johansson sovande varför Olausson purrat honom och sedan skyndat föröver för att delta i släckningsarbetet.

Motorman Arvidsson: Kojat kl 23 i sin hytt akter. Väckts av sirenen och skyndat upp på däck. Funnit midskeppshuset stå i lågor, mest på förkant om BB. Hjälpt till i maskin och med släckningen.

Båtsman Stenman: Somnat i sin hytt akter 23.30 och inte hört sirenen. Purrats av motorman Andersson och skyndat upp på däck. Midskeppshuset övertänt om BB, särskilt på förkant.

Uppassare Mason: Varit i köksmässen till 23.40. Tömt sopptallrikar som använts som askkoppar i en tom metallhink som stod på durken och ställt hela rummet iordning. Inga fimpar funnits utom i hinken. Den el.fläkten i mässen hade inte använts på kvällen. Det fanns ingen kokplatta i mässen och inte heller [illegible] trasor eller putsdon.

(Kopia av protokollet på flygpostpapper inkom till KK den 25.1.44, avsänt från San Francisco 24.11.43. Avskrift på fint papper inkom till KK 24.3.4 avsänt 24.11.43 från generalkonsulatet i San Francisco)

KK vol 148

MIRRABOOKA 7.10.43

KK memorial 11.2.44

Orsaken till branden kan ej med ledning av de uppgifter som kommit till synes vid sjöförklaringen med någon grad av säkerhet bestämmas.
Elden kan möjligen - vilket befh vill göra gällande - hava uppkommit genom kortslutning i köksmässen,men föfeligger även det alternativet att branden förorsakats genom oförsiktighet från den australiske uppassaren Masons sida. Denne man erkänner sig hava vistats i mässrummet strax före midnatt,där han tömt" som askkoppar använda sopptallrikar i en tom metallhink" och f.ö ställt "hela rummet iordning." Tänkas kan därför att han under detta arbete slarvat med städningen och ofrivilligt råkat tappa någon icke helt släckt cigarrettstump på durken. Vare därmed hursom helst har befäl och manskap på ett synnerligen förtjänstfullt sätt skiljts sig från den svåra uppgiften att slcäka en brand,vars omfattning med all säkerhet kunnat ~~medföra~~ leda till en katastrof för såväl fartyg som alla ombordvarande.

Ex officio
Bo Bergström

Transbladet

Mirrabooka hem 1946

I paril 1946 anlände Mirrabooka till Göteborg efter 6½ års bortovaro. Efter branden okt 1943 genomgick fartyget en genomgripande reparation i San Francisco och fick en helt ny befäls- och apssagerarinredning i modern Amerikansk stil som gjort fartyget mycket populärt. Parrakoola kom till Göteborg 16.6.46 efter 7½ års bortovaro på linjen USA-Australien.
1e styrman L.Gartz, ex Pegasus, varit ombord sedan hösten 1944.
I maj-juni 1950 fick Mirrabooka huvudmotorn moderniserad vid Götaverken.

Egna noteringar

Sammanfattning.

Mirrabooka befann sig då branden utbröt ej långt från ekvatorn och till brandens förlopp och den allmänna dramatiken ombord måste läggas möjligheten att en japansk ubåt kunde få syn på eldskenet och komma till platsen. Lägg därtill 4000 ton blytackor i underrummen. Resan gick in på sitt 12te dygn från Brisbane då passageraren dr William Stack kl 00.30 på vägtill röksalongen för en sängfösare (Whisky) fick se eld och rök slå ut från ekonomipersonalens mäss i BB gång midskepps.Under höga rop:"Fire!Fire!" varskodde han springande de sovande i hytterna han passerade på sin väg upp till befh Torssells sovhytt. Han var själv den enda av de 25 passagerarna som ännu inte kojat. Efter en blick på lågorna och röken störtade befh upp på bryggan med en uniformskappa över pyjamasen, slog stopp till maskin och blåste flera långa signaler i tyfonen för att väcka alla sovande i hytterna Inom 3-4 minuter var främre delen av midskeppshuset övertänt och elden spred sig i rasande fart uppför trappan till passagerarinredningen och befh

MIRRABOOKAA 7.10.43

svit och sedan till kommandobryggan. Många passagerare fick räddas upp på båtdäck genom hyttventilerna sedan de instängts av eld och rökmassor och vid den panikartat brådskande utsättningen av STB 2 livbåtar förolyckades båda två. Den aktre båtens taljor måste huggas ur för tidigt så att båten störtade i vattnet från flera meters höjd och spräcktes varefter den vattenfylldes. STB förliga båt föll i vattnet med stäven före och blev hängande upp och ner så att alla föll i vattnet. 2 kvinnliga passagerare ådrog sig därvid benbrott. En kvinna kom i vattnet med sina 2 barn men lyckades hålla dem uppe tills de kunde halas upp med linor. Under tiden brann BB livbåtar som facklor och hela båtdäcket var insvept i tjock,giftig rök. Släckningsmanskapet måste retirera till akterdäcket och inrikta sig på att söka hindra elden att gå ner i maskinrummet.Under hela branden var maskimpersonalen på sinaposter i rökmasker för att hålla pumparna igång. 3 flottar kapades kl 01 och rutschade överbord från sina ställningar varefter de förtöjdes långsides akterut och passagerarna fördes ombord på dem i relativ säkerhet. En flotte slet sig dock och drev bort obemannad. Brandens snabba förlopp hade omöjliggjort radiobegäran om assistans. Hela besättningen deltog i släckninsgarbetet. Stewardessen Lorna Fidge var mycket nära att bli innebränd kort efter brandens utbrott.Hon fastnade i hyttventilen med höfterna och kunde inte rubbas. 2e kocken Kelvin Nelson och 2e maskinist Bengt Carlqvist lyckades till sist med förenda krafter få upp henne på däck med kraftiga kontusioner och blåmärken. Chiefen Ingvar Lagerqvist, 34 år, tidigare motorelev på Korsholm och 3s maskinist på Yngaren tycks ha vaknat först när hans hytt 5 minuter efter brandens utbrott var helt innesluten av lågor och dukat under i röken innan han lyckats få upp någon av sina 2 hyttventiler. Han saknades först vid 03-tiden eftersom alla trodde ~~xxxx~~ han vari maskinrummet. Vid 01-tiden var Mirrabooka midskepps ett enda dånande bål som lyste upp natten. Fem Kanadensiska barn som härdats under flygraider i Shanghai åsåg branden med stoiskt lugn från en av flottarna. För de 2 kvinnor som brutit benet kunde inte mycket göras mer än att ordna provisoriska spjälkningar.Fartygets medicinförråd förstördes i sjukhytten. Hetta och rök slog i mördande vågor över akterdäck. Befh svimmade 3 gånger i röken med släpades varje gång av någon i säkerhet. Sida vid sida kämpade kockar,matroser, motormän. befäl, maskinister och uppassare för att rädda fartyget genom att vattenbegjuta lastluckorna och spruta vatten över maskintoppen. ~~Den västa branden~~ Vid 07-tiden hade det mesta brännbara midskepps förintats av elden och efter släckningen kunde börja på ~~xxxxxxx~~ allvar. Hela midskeppshuset med promenad- brygg- och båtdäcken var ett hopfallet rykande kaos av förvriden plåt. Emdast några utrymmen närmast akterdäck hade undgått att brännas ut helt men var förstörda av vatten,rök och hetta. Proviantförråd och kylrum i

MIRRABOOKA 7.10.43

mellandäck stod under vatten och inga anordningar fanns för att ordna logi, matlagning och sjukvård för de ombordvarande. Eftersläckningen pågick till kl 10. Passagerarna togs ombord igen vid 08-tiden och barnen somnade genast de lagt sig på improviserade sovplatser i manskapsinredningen .Chiefens kremerade lik hittades först när man kunde beträda resterna av hans hytt på kvällen. Med hjälp av reservstyrningen akter fortsattes Resan kl 10.30 med kurs på närmaste hamn som var Honolulu på Hawaii. Konserver o.a kunde räddas från proviantrummen där det mesta förstörts, men någon matlagning var inte möjlig. De flesta ombord fick sova oå däck under de kommande dygnen och de skadade kvinnorna led svårt av sina benbrott.Många ombord hade brännsår, alla var nersvärtade av rök med rinnande ögon och hosta, men genom. impoovisationer av alla slag hölls humöret upp ombord på det synbarligen totalhavererad vraket som mot alla odds stävade mot hamn. Kl 11.50 mån den 11.10 kom Mirrabooka in till Honolulu och hjälp strömmade till från alla håll. De skadade fördes till sjukhus, passagerarna till hotell liksom de som haft sina hytter midskepps . Fartyget kundeoöjligen fortsätta sin resa till Vancouver. Provisorisk reparation tog ~~ett par månader~~ 3 veckor,varefter Mirrabooks gick till San Francisco för dockning och reparation och där avgavs sjöförklaringen den 11.11. Först efter 4 månader var fartyget återställt i ursprungligt skick, om än med helt moderniserad inredning.

HISTORIK

Motorfartyg på 5819 brton byggt 1928 vid Götaverken av stål. 9200 ton dw L. 136,7 B. 17,4 Tillhörigt red AB Transpacific (Gunnar Carlsson) i Göteborg. Open shelterdäckare med ett undre däck i förskeppet. Lev 6.1.28.- Systerfartyg till Parrakoola,sjösatt 23.8.28. Var vid sin leverans det största fartyg som dittills utgått från ett svensk varv och beskrevs så som en ultramodern motorliner. Soft nose stäv, lång back, kryssarakter, 5 last rum, 2 master, 2 par bompålar med 14 el.ASEA-winschar. Von Tells luckor & skalkningsanordningar. Högtankar i rum 3 och i maskin, vingtankar mellan tunnlarna i rum 4 & 5. 2 st Götaverkens B&W-motorer på 6400 ihkr vid 110 varv/min. Bunkers 2000 ton olja., med 22 tons förbrukning per dygn ~~xxxxxx~~ vid 15 knop. Provtursfart i barlast 17,94 knop, medelfart 16,85 knop. - 1 kyl- & 2 frysrum under köket på akterkant av maskinkappen. Midshepps på sh.däck hytter för befäl & ekonomipersonal med mässar, sjukhytt, 2 kontor mm. Manskapshytterna akter i poopen med mässar & duschrum. - Passagerarinredningen ritad av arkitekt Albe. Den utgjordes av 10 passagerarhytter på rpomenaddäck, varav 2 med egna badrum, rymliga med stora fönster , vitlackerade med Hoorskins dubbelkojer. Särskilt tvätt -& strykrum. På förkant av promenddäcket låg vid en hall matsalongen och konversationssalongen Matsalongen var panelad i mörkpolerad björk med inläggningar och kapitäl-

MIRRABOOKA 7.10.43

krönta pilastrar,parvis inbygga fönster med blomsterlådor, radiogrammofon, buffé med kristallspegel och mörpolerade björkmöblerxx mörkpolerade björk möbler.Värmeelementen maskerade med kalkstensplattor. Stolarna klädda med mörbrunt tageltyg i diskret mönstring. - Konversationssalongen var panelad i gråpolerad lönn med intarsia i brunt och hade heltäckande matta i brunt, biblioteksskåp och lönnmöbler med blågrön klädsel. En trappa upp på båt-däckets förkant bredvid befh dag,-sov - och badrum låg en röksalong med bar panelad i mörkbonad ek med fyllningar och pilastrar , Orrefors armatur, ekmöbler med rottingflätverk och lösa kretongklädda dynor i sits och rygg. Kalkstensskivor på borden. 5 elegant stiliserade väggmålningar av Meurling med motiv från jakt, fiske, jordbruk och sjöfart samt en symbolisk bild av de 5 världsdelarna. - (Allt ödelagt vid branden 7.10.43) 7x5x228xxx 7.5.28 kom Mirrabooka till Sthlm med vetelast efter sin första jorden-runt-resa på rekordtid. Befh Hjalmar Karlsson. På 106 dygn utan ringaste man-kemang avverkat 27988 nautiska mil med en medelfart på 14,3 knop,den snabbaste resa ett svensk lastfartyg dittills gjort. Mirrabooka avgick från Oslo 21.1.28 och kom till Panama 6.2 efter 16 dygns resa med 15½ knop i genomsnittsfart trots svåra W stormar. Den 9.3 anlänt Brisbane.Avgick 24.3 från Sydney via Indiska Oceanen till Suez och sedan via Medelhavet till Dunkerqqe (29.4) och Antwerpen för lossning och Kielkanalen till Sthlm. Bland passagerarna befann sig en häger som uttröttad landat ombord mitt ute på Indiska Oceanen och som Skansen tog hand om. - Sin andra resa jorden runt staratde Mirrabooka från Göteborg 13.6.28.Den gick via Oslo och Eng-elska Kanalen till Västindienoch Panama, Los Angeles, San Pedro, över Stilla Havet till Brisbane/Sydney och över Indiska Oceanen ,Suez och Medelhavet till Dunkerque,Amtwerpen, Hamburg, Göteborg med ankomst medio november 1928. Passagerarpriset för en sådan rundresa var 1928 2850 kr. - Mirrabooka kom utanför spärren april 1940 och gick 1942-45 tillsammans med 4 andra Trans-båtar i Amerikansk charter mellan USA:s västkust och Australien. 89 resor gjorde dessa 5 fartyg under kriget över Stilla Havet med värdefulla laster ochpassagerare. Under över ett år var dessa fartyg Amerikasm enda förbindelse med Australien. Fartygen var Mirrabooks (Harald Forsell), Parrakoola (Nils Runbalk),Goonawarra (Bobert Kutschbach) Kanangoora (Henrik Edin) och Kookaburra (Carl Rinman.)Goonawarra var det första fartyget i Sydney efter Pearl Harbour dec 41. Lasterna omfattade från USA bilar,bombplan, tanks,flygplansdelar, maskiner,plåt, massa etc och till USA ull, kött,zink, blymalm mm. De svenska fartygen slog enligt Transbladet rekord i däckslaster, Parrakoola slog rekordet med 30 flygpan som däckslast till Melbourne. För att få plats med lådorna på akterdäck måste luftrör skäras av och blindflänsas. Rumslast var bensinfat. Flyg-planslådorna stod t.o.m vid skorstenen.De mätte 12x6x24 fot. En kobrygga

MIRRABOOKA 7.10.43

byggdes över däckslasten och kommandbryggan fick höjas. Bara stuvningen av denna last kostade 350.000 kr. En annan resa var däckslasten tanks och landstigningsbåtar. - Mirrabooka tog ofta stora däckslaster av jakt-och bombplan och flygplansdelar i lådor. Inget av fartygen råkade ut för krigshandlingar,men hotet om Japanska plan och ubåtar fanns alltid i bakgrunden. I april 1946 kom Mirrabooka till Göteborg efter 6½ års bortovaro.(Se sid 7) Sommaren 1947 återupptog Transatlantic förkrigstidens koprafrakter från Söderhavsöarna till hamnar i Europa då Mirrabooka som första båt på traden lastade 6300 ton kopra och 700 ton cacao i Suva,Levuka,Rotuma och Apia för Greenock. I okt 1952 övergick Mirrabooka genom fusion från Transpacific till Transatlantic. - I dec 1957 såldes Mirrabooka till D/S A/S Progress i Köpenhamn som övertog fartyget efter klassningi april 1958 och med namnet Peter Nielsen satte in henne i 2-årig tidsbefraktningpå Transatlantics Australienlinje (S.k. utflaggning.) i Dec 57 såldes Parrakoola till red AB Soya i Sthlm och insattes som Othello i trafik USA-Europa. Hallaren (-29) gick till red AB Pallas i Göteborg. I juli 1960 kom Peter Nielsen tillbaka under svensk flagg, inköpt av skeppsmäklare Bengt Sjösten i Gtbg för räkning "Rederiet för ms Birgit." Som Birgit övertogs hon i Helsingör 28.6. 1960 och avgick omedelbart till Luleå för att lasta malm för Antwerpen. Vid Götaverken sjösattes 17.5.61 en ny ms Mirrabooka på 12500 ton dw. På utgående från Stockholm med last av 4300 ton cement och 3700 ton papper till Karachi,Pakistan rände Birgit kl 15 ons 14.4.63 p.g av roderfel på land i Oxdjupet millan Rindön och Värmdön och blev stående hårt på med stäven utanför en sommarvilla på Värmdölandet och akterskeppet snett ut i den trågga farleden. Rum 1 vattenfylldes och förtankarna blev läck. 1400 ton cement och apper förstördes.Birgit flottogs 19.4 men måste p g av läckage sättas på grund igen och infördes till Stadsgården för lossning den 20.4 Dockades sedan vid Finnboa. - I nov 1963 lämnade Birgit Sverige, såld till Stella Corp. i Panama och som Citte av Panama. Den 15.4.65 kom Citte till Wakai för nedskrotning.

SKARABORG 8.10.43

MASKIN- OCH INREDNINGSSKADOR VID BOMBRAID MOT EUROPAHAFEN I BREMEN.

Journal

Fre 8.10.43 i Europahafen, Bremen. Kl 14.20 flyglarm som varade till kl 17.20. Under bombanfallet kreverade bomber på kajen, i vattnet och i magasinen i närheten av Skaraborg,varvid det kändes som om fartyget lyftes samtidigt som det skakades våldsamt.Splitter och lufftryck anställt skador på däck och inredning, skakningarna skadat maskineriet. Efter anfallet konstaterades att fartyget ej sprungit läck.Samtidigt lodades mellan fartyget och kajen till 11′vatten medan fartygets djupgående var 13′3″ varför fartyget stod på botten. En del lösa inventarier i salong, hytter och skansar kastats omkring och skadats, en del färg spruckit sönder. Fönsterventiler spräckts,en winsch på fördäck sprungit läck och tvärkoppelstången till handstyrningen kastades på däcket. Olja synes på vattnet akterut tydandepå läckage i propellerhylsan,men i mörkret kunde någon noggrannära undersökning inte göras.

Lör 9.10 flyglarm mellan kl 24 pch 03.00.Vid bombanfallet fälldes bomber över Europahafen.Provat rodretmed såväl ång-som handstyrningen och kunde några felaktigheter inte upptäckas.

E.O.Andersson 1e styrman

H.Melin 2e styrman

Bremen 9.10.43
Gunnar Svanström
Befh

Maskindagboken

Fre 8.10 flyganfall 14.20- 17.20 med bombexplosioner i närheten av fartyget Efter raiden observerades att från hylsan psrutat ut olja i tunnelrummet och syntes oljefläckar på vattnet akteröver. Embart vatten sprutat ut från hylsans understa kran. Vid försök att trycka akterhylsan med olja kom bara vatten ut i understa kranen.Lufttrycket i tunnelrummet vid bombexplosionerna var så hårt att oljedunkar och tankkärl åkte långt ut i tunnels. Yttre Cederwallsboxen antagligen skadats.Akterpiken tät.Ett ångrör till injektorn å brandpumpen delvis spruckit under flyganfallet likso 3ans BB winsch.

Lör 9.10 Värmt upp maskin och kört runt på sakta fart för att få hylsboxen i rätt läge.Tryckt hylsan som befanns vara bättre.

Tors 14.10 anlänt till Stockholm,väl i maskin kl 10.50. Tappat ut 4 st 15-liters hinkar med vatten ur hylsan.I BB panna har 5 tuber sprungit läck av bombskakningarna.Även värmeledningarna i kokerskans hytt och i mässen sprungit läck i rörflänsarna.

C.V.Aurell
Maskinist

Stockhom 15.10.43
A.Liljeqvist
Befh

SKARABORG 8.10.43

Avlöningslista

Befh Gunnar Svanström
1e styrman E.O.Andersson
2e styrman N.G.Melin
Chief A.V.Liljeqvist
Maskinist C.V.Aurell
Maskinassistent E.V.Eriksson
Föreståndarska F.K.Larsson
Kokerska A.E.Karlsson
Städerska K.S.Nilsson
Matros S.O.Andersson
Matros K.J.Eriksson
Lättmatros N.A.Olsson
Jungman N.I.Isaksson
Jungman T.M.Wallin
Smörjare A.E.Karlsson
Smörjare K.G.Isaksson
Eldare K.Nilsson
Eldare E.R,Norlén
Eldare L.R.Rosengren

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning 15.10.43 i Ö. Beckholmsdockan,Stjlm.
Div. skrovskador konstaterats efter bombexplosioner och det noterades att fartyget stått på botten under lastningen i Bremen. Cederwallsboxen skadats av en rostig wire som kastats in i propellerbrunnen och sedan följt med propellern när den sattes igång.
Inredningsskador midskepps:
En dörr på BB-sidan av styrhytten reparerats med ny kasthake.
Kompassjustering.
Nytt glas & ompackning av Förståndarskans hyttventil STB. (20mm)
Nytt ventilglas i 2e maskinistens hytt samt i matförrådet -"-
Dörren till Bb skans justeras.
Nytt ventilglas med packningar i BB skans. En annan ventil ompackas.
Värmeelementet i befälsmässenoch i kokserskans hytt: Rör och ventiler rep
Ommålning av salong,tambur,befh sovhytt, karthytt,passagerarhytt,kokserkans hytt (sprucken färg som flagnat från skotten av explosionerna)
På däck:4 solsegelstöttor och åsar på poopen förnyas delvis, 2 st räckverksstöttor stb och 2 BB på poopen rikats, ett ångrör till till BB winsch nr 3 repareras. En släpboj förnyas.
Roder,Propelleraxel, maskinbäddar undersökas liksom pannorna. Bultar dragas, isolering förnyas etc 5 tuber i BB panna pressas och diktas
Bottentankarna tryckprovas. FW-tanken i akterrummet tätgöres.
Finnboda varv reparerat för 7995:- Helmer Enströms Mek.Verkstad i Värtan 695:-

Assurans

SKN 26.10.45 till rederiet 10860:- samt 7.9.48 2450:-

OKW rapporten 9.10.43.

Starke Nordamerikanische Fliegerverbände drangen am Gestrigen Tage in

SKARABORG 8.10.43

MASKIN- OCH INREDNINGSSKADOR VID BOMBRAID MOT EUROPAHAFEN I BREMEN.

Journal

Fre 8.10.43 i Europahafen, Bremen. Kl 14.20 flyglarm som varade till kl 17.20. Under bombanfallet kreverade bomber på kajen, i vattnet och i magasinen i närheten av Skaraborg,varvid det kändes som om fartyget lyftes samtidigt som det skakades våldsamt.Splitter och lufftryck anställt skador på däck och inredning, skakningarna skadat maskineriet. Efter anfallet konstaterades att fartyget ej sprungit läck.Samtidigt lodades mellan fartyget och kajen till 11′vatten medan fartygets djupgående var 13′3″ varför fartyget stod på botten. En del lösa inventarier i salong, hytter och skansar kastats omkring och skadats, en del färg spruckit sönder. Fönsterventiler spräckts,en winsch på fördäck sprungit läck och tvärkoppelstången till handstyrningen kastades på däcket. Olja synes på vattnet akterut tydandepå läckage i propellerhylsan,men i mörkret kunde någon noggrannara undersökning inte göras.

Lör 9.10 flyglarm mellan kl 24 pch 03.00.Vid bombanfallet fälldes bomber över Europahafen.Provat rodretmed såväl ång-som handstyrningen och kunde några felaktigheter inte upptäckas.

E.O.Andersson 1e styrman

H.Melin 2e styrman

Bremen 9.10.43
Gunnar Svanström
Befh

Maskindagboken

Fre 8.10 flyganfall 14.20- 17.20 med bombexplosioner i närheten av fartyget Efter raiden observerades att från hylsan psrutat ut olja i tunnelrummet och syntes oljefläckar på vattnet akteröver. Embart vatten sprutat ut från hylsans understa kran. Vid försök att trycka akterhylsan med olja kom bara vatten ut i understa kranen.Lufttrycket i tunnelrummet vid bombexplosionerna var så hårt att oljedunkar och tankkärl åkte långt ut i tunnels. Yttre Cederwallsboxen antagligen skadats.Akterpiken tät.Ett ångrör till injektorn å brandpumpen delvis spruckit under flyganfallet likso 3ans BB winsch.

Lör 9.10 Värmt upp maskin och kört runt på sakta fart för att få hylsboxen i rätt läge.Tryckt hylsan som befanns vara bättre.

Tors 14.10 anlänt till Stockholm,väl i maskin kl 10.50. Tappat ut 4 st 15-liters hinkar med vatten ur hylsan.I BB panna har 5 tuber sprungit läck av bombskakningarna.Även värmeledningarna i kokerskans hytt och i mässen sprungit läck i rörflänsarna.

C.V.Aurell
Maskinist

Stockhom 15.10.43
A.Liljeqvist
Befh

SKARABORG 8.10.43

Avlöningslista

Befh Gunnar Svanström
1e styrman E.O.Andersson
2e styrman N.G.Melin
Chief A.V.Liljeqvist
Maskinist C.V.Aurell
Maskinassistent E.V.Eriksson
Föreståndarska F.K.Larsson
Kokerska A.E.Karlsson
Städerska K.S.Nilsson
Matros S.O.Andersson
Matros K.J.Eriksson
Lättmatros N.A.Olsson
Jungman N.I.Isaksson
Jungman T.M.Wallin
Smörjare A.E.Karlsson
Smörjare K.G.Isaksson
Eldare K.Nilsson
Eldare E.R,Norlén
Eldare L.R.Rosengren

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning 15.10.43 i Ö. Beckholmsdockan,Stjlm.
Div. skrovskador konstaterats efter bombexplosioner och det noterades att fartyget stått på botten under lastningen i Bremen. Cederwallsboxen skadats av en rostig wire som kastats in i propellerbrunnen och sedan följt med propellern när den sattes igång.
Inredningsskador midskepps:
En dörr på BB-sidan av styrhytten reparerats med ny kasthake.
Kompassjustering.
Nytt glas & ompackning av Förstånderskans hyttventil STB. (20mm)
Nytt ventilglas i 2e maskinistens hytt samt i matförrådet -"-
Dörren till Bb skans justeras.
Nytt ventilglas med packningar i BB skans. En annan ventil ompackas.
Värmeelementet i befälsmässenoch i kokserskans hytt: Rör och ventiler rep
Ommålning av salong,tambur,befh sovhytt, karthytt,passagerarhytt,kokserkans hytt (sprucken färg som flagnat från skotten av explosionerna)
På däck:4 solsegelstöttor och åsar på poopen förnyas delvis, 2 st räckverksstöttor stb och 2 BB på poopen rikats, ett ångrör till till BB winsch nr 3 repareras. En släpboj förnyas.
Roder,Propelleraxel, maskinbäddar undersökas liksom pannorna. Bultar dragas, isolering förnyas etc 5 tuber i BB panna pressas och diktas
Bottentankarna tryckprovas. FW-tanken i akterrummet tätgöres.
Finnboda varv reparerat för 7995:- Helmer Enströms Mek.Verkstad i Värtan 695:-

Assurans

SKN 26.10.45 till rederiet 10860:- samt 7.9.48 2450:-

OKW rapporten 9.10.43.

Starke Nordamerikanische Fliegerverbände drangen am Gestrigen Tage in

SKARABORG 8.10.43

die Deutsche Bucht einund griffen Bremen an. Im verlaufe erbötterter Luftkämpfe und durch Flakartillerie wurden 48 feindliche Flugzeuge, meist viermotoroger Bomber, abgeschossen. In der vergangenen Nacht griffen Britiscber Bomberverbände erneut Bremen und Hannover ein. Dabei erlittem besonders die Stadt Hannover beträchtliche Schäden. Luftverteidigunhskräfte brachten 36 Bomber zum absturtz. Susammen mit 7 über den besetzten Westgebiete und über dem Nordatlantik abgeschossener Flugzeugen verloren die Briten und Nordamerikaner den letzten 24 Stunden 107 meist viermotorige Bomber.

Data

Lastångare på 1093 brton byggd 1914 vid Oskarshamns varv av stål.
L 67 B 11 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm
Skaraborg slutade sina dagar i slutet av 50-talet under Monroviaflagg, tillhörande skeppsredare Bernhard Sergo i Rotebro som Voosi,vars flotta gick till skrotvarv i Belgien och Spanien 1959-61. Bland dem var Sveabolagets Bore och Aslög och Arafarts Granada med namnen Mardu,Torgu och Vaika.

1)
A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

KANTRADE OCH SJÖNK I GOTENHAFEN UNDER RAID SOM DRABBADE NIO SV. FARTYG

Rapport

Lör 9.10.43 ,liggande vid kaj i Gotenhafen med rumslast av 1033 ton kol, djupg F 14′8″- A 16′0″ ,14 ombv, kantrat och sjunkit efter bombraid kl 13.15 Ingen av de ombv skadats.

Danzig 18.10.43
Otto Larsson
Befh

Journal

Lör 9.10 fortsatt lastningen från kl 07 till 09 då hela lasten av 1033,1 ton kol var intagen.Börjat bunkra 09.15 och avslutat bunkringen kl 13 då 95 ton kol intagits.Arbetat med att göra sjöklart och avgången var bestämc till 13.30. Kl 13.15 gavs flyglarm under vilket all trafik in och ut i hamnen var stoppad.Omedelbart efter larmet angreps Gotenhafen av stora bombeskadrar och bomberna regnade ner över staden och hamnområdet.En bomb exploderade på kajen 10 meter från STB låring och 3 bomber ett 100-tal meterför om fartyget.Två bomber föll i vattnet strax intill BB-sidan och explosionerna slungade fartyget så hårt mot kajen att all inredning i salong, hytter, kök och skansar totalt sönderspillttrades och styrhytten med med kompasser och styrmaskin svårt ramponerades. Besättningen som fram till nu varit ombord beslöt nu att försöka uppnå skyddsrum iland.Efter 5 minuter återvände befh, styrmännen och maskinisterna ner till fartyget och upptäckte då bordventilen till pumparna krossats så att vattnet forsade in i maskinrummet där allting var i största oreda med ånga och vatter sprutande omkring och maskindurkarna kastade om varandra. En specialsydd presenning iordninggjordes omgående som läcktätare och drogs för hålet i sidan där den syntes göra god verkan, men fartyget var läck även på amdra ställen och vattnet fortsatte att stiga i maskinrummet där ingen möjlighet fanns att länsa eftersom pumparnas avloppsrör var sönderslagna. Alla bogserbåtar som fanns tillgängliga i hamnen var sysselsatta med att släpa ett våldsamt brinnande stort lasarettsfartyg ut ur hamnen och det fanns ingen hjälp att få med länspumpning. För att motverka A.K.Fernströms växande BB slagsida sjösattes BB livbåt och alla tillgängliga förtöjningar drogs från fartyget till kajen.Slagsidan ökade dock mer och mer och det stod klart att fartyget skulle komma att kantra,varför besättningen tog iland på kajen så mycket av sina tillhörigheter som kunde återfinnas bland spillrorna i hytterna.Befh tog iland skeppspappren. Alla luckor skalkades väl för att hindra vatnet från att komma in i lastrummen. Då signalen " Faran över" blåstes kl 16 begärde befh av polisen och fick tillstånd att besättningen med tillhörigheter skulle få inkvarteras i Svenska Sjömanskyrkan. Då bilen för transporten anlände förbjöds dock besättningen av Hafenpolizei att gå iland och beordrades att gå ombord i ss Nordia av Göteborg som låg akter om A.K.Fernström. (Se Nordia 9.10)

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

Trots upprepade framställningar till vakten erhölls inget landgångstillstånd och besättningen måste gå ombord i Nordia. Alla telefon- & telegrafförbindelser var utslagna och det fanns ingen möjlighet att komma i kontakt med mäklaren. Stora bränder rasade överallt runt omkring. Då nytt flygangrepp väntades under natten beslöt befh på Nordia att ta ut sitt fartyg på redden och A.K.Fernströms besättning måste följa med. Kl 19 gick befh och 1e styrman ombord på A.K.Fernström som då hängde i förtöjningarna med så svår BB slagsida att BB gångar midskepps var vattenfyllda och luckkarmarna låg under vatten .Kl 19.15 sprängdes förtöjningarna och fartyget kantrade helt på sidan ut från kajen med hela skrovet under vatten. Nordia gått ut på redden och ankrat där.

Sön 10.10 kl 09 gick befh iland med lotsbåten för att resa till Danzig, men inga kommunikationer fungerade och det var omöjligt att komma till Danzig och svenska konsulatet där, före kl 16. Befh medföljt ett överfullt flyktingtåg till Danzig medan resten av besättningen stannat på Nordia. Telegram sänts från konsulatet i Danzig till rederiet och konsuln träffat anstalter för besättningens hemresa.

Mån 11.10 ss Nordia fått order att avgå till Danzig för lastning.Nordia ankrat på Neufahrwassers redd utan att sedan kunna få förbindelse med land.

Tis 12.10 Nordia fått tillstånd att gå in i Danzigs hamn. Haft förbindelse med konsulatet som ordnat med besättningens hemtransport.

Ons 13.10 Besättningen hemsänd med Nordia, Aralizz och Visten. Endast befh och 2e maskinisten kvarstannat i Danzig tills vidare.

Damzig 14.10.43
Otto Larsson
Befh

Crew List KK vol 4

Befh Otto Nikolaus Larsson, Pukavik, Sandbäck, 25.5.00
1e styrman Esper Magnus Jansson
2e styrman Kjell Erik Stellan Berggren
1e maskinist Ture Wilhelm Sigfrid Nilsson
2e maskinist Henrik Nilsson, Karlshamn, 19.2.79
stuert Joel Arthur Andersson, Åsarum, 22.12 00 (Sedan 1936)
Kock Erik Lennart Andersson
Matros Fritz Ewald Bäckman, Simrishamn, 13.9.87
Matros Bror Axel Hägglund
Lättmatros Oscar Wilhelm Fredrik Nordlöf, Solna, 25.7.13
Jungman Arne Enok Urban Lindeberg
Eldare Sten Gunnar Jonsson
Eldare Karl Rune Holmkvist
Eldare Stig Einar Nordén

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

Sjöförklaring i Karlshamn 19.10.43 kl 13

Kaskoassuradör Ocean.

För rederiet kamrer Henry Ternström.

Namnlista på besättningen och befh rapport upplästs.

Befh,1e & 2e maskinisterna förklarat sig inte ha något att tillägga.

Slut på förrättningen.

KK memorial 30.11.43 (KK vol 4)

Orsak: Bombanfall av främmande flygplan,vilka anställde stro förödelse i hamnen. Fartyget, som var mycket gammalt, torde enligt SKN ej iståndsättas.

Ex Officio Bo Bergström

UDHP80c 3519

Berlinlegationen till UD 10.10 kl 19

Enligt vad konsulatet i Danzig idag meddelat beskickningen är alla svenskar i Danzig välbehållna efter det senaste flygangreppet mot staden. I Gotenhafen har svenska ångf. A.K.Fersnström blivit totalförlust i hamnen. Några uppgifter om besättningens öde ha ännu icke kunnat erhållas.

UD pressmeddelande 11.10.

I en kort TT-kommunike tillkännagav UD 11.10 att A.K.Fernström förlist och att besättningen 14 man är oskadad och kommer att hemsändas så snart reseformaliteterna blivit ordnade.

Brev Konsulatet i Danzig till UD 14.10.43

Såsom redan inrapporterats krigsförliste ss A.K.Fersntröm vid luftangreppet den 9.10 mot Gotenhafen. Fartyget ,som låg vid kaj,sprang läck till följd av trykcvågorna från krevader i närheten och sjönk. Hela besättningnen 14 man undkom oskadad och togsombordå ss Nordia av Göteborg samt medföljde Nordia till Danzig den 12.10. Med ss Aralizz hemsände konsulatet 13.10 följande medlemmar av A.K.Fernströms besättning. 1e styrman Magnus Esper Janss matrosen Fritz Ewald Beckman, matrosenBror Axel Hägglund, lättmatrosen Oscar Wilhelm Fredrik Nordlöf, jungmannen Arne Enok Lindeberg och eldaren Stig Einar Nordén. - Med ångf Nordia av Göteborg hemsändes maskinisten Ture Wilhelm Sigfrid Nilsson, stuert Joel Arthur Anderson och kocken Erik Lennart Anderssn. Samt med ångf Visten av Karlstad hemsändes: 2e styrman Kjell Erik Stellan Berggren, eldaren Karl Rune K.Holmquist och eldaren Sten Gunnar Jonsson. På den till Nordia av konsulatet utställda förpassning sedeln finnes jämväl 2e maskinist Henrik Nilsson upptagen.Denne medföljde dock icke Nordia,enär han omedelbart före Nordias avgång erhöll order från sitt rederi att tillsammans med A.K.Fernströms befälhavare,sjökaptenen Otto Larsson, kvarstanna här på platsen för att närvara vid bärgningen av det sjunknafartyget.Konsulatet har icke haft några kostnader i ärendet.

K.Lundberg

(Original se R19 D/473)

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

Effekter

Rederiet 2.12.43 fått 5038:- från SKN (Rederiet utbetalat 5222:-)
Befh förlorat sextant och kläder för 508:-
Övriga förlorat kläder o.a för mellan 169:- och 640:-per man
Kocken och matros Hägglund förlorat sina armbandsur, eldare Holmquist sin vigselring värd 42:-

---

VRAKET OCH BÄRGNINGSMÖJLIGHETERNA

Bergtrans, Danzig, till SKN 15.10.43 (telegram)

Weichselschiffahrt AG übernimmt Bergung gegen RM 95000 zahlbar nur im erfolgsfall.Dringend drahtet einverständnis Kontraktzeichnung stop Bergung kann morgne begonnen weredn = Bergtrans

SKN svarat 15.10.

A.K.Fernström ohne beeidigte Taucherbericht sind wir nicht in der lage zustand des beschädigten Schiffes beurteilen punkt Erbitten uns deshalb schleunige zusendung Taucherberichts = Krigsrisk.

Bergtrans svarat SKN 18.10

A.K.Fernström ist von Kriegsmarine Taucher besichtigtt [illegible] Schiff liegt auf BB seite mit Achterschiff cirka 40 meter und vorschiff cirka [illegible] ein meter von Kai in 9 meter wassertiefe. Keine Schaeden sichtbar punkt Da Bomben an BB-seite ins Wasser gefallen ist es erst nach aufrichtung moeglich eventuelle Schaeden der BB-seite festzustellen punkt Soweit von besatzung erfahren nur Seeventile abgerissen und Nieten gesprungen. Schiff hat 8 Stunden nach erfolgter beschaedigung geschwommen punkt. Konferieret Reederei Besatzung Karlshamn eingetroffen welche weitere auskuenfte geben kann= Bergtrans

SKN svarat 18.10.43

A.K.Fernström da nicht möglich jetziger zustand des Schiffes beurteilen muss Bergelohn nach hebung des Schiffes auf geborgene Werte und mit unserer zustimmung berechnet werden punkt Andere Bergungsbedingungen unannehmbar = Krigsrisk

Rederiet till SKN i brev 13.10.43

Vi tro ej att det kan löna sigatt först lyfta fartyget,sedan lossa lasten och provisorikst reparera det i Danzig och därefter släpa det till svenskt varv för reparation. Efter bombträffar plägar skroven bli så derangerade att en reparation närmast komme att få samma omfattning som för nybygge. Det har ansetts lämpligt att kaptenen och 2e maskinisten stannade kvar för att övervaka fartyget därest det bärgas,ty båten hade mycket goda inventarier som man i ev. fall får försöka ha ett öga på.

Dito i brev till SKN, daterat Karlshamn 22.10.43

Under åberopande av växlade telefonsamtal ha vi att notera Edeert dagsbesked

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

om att ni uppdragit åt Edert ombud att inkomma med anbud för försäljning av fartyg och last.

SKN meddelat rederiet 25.10.43

att vraket med last sålts till Bugsier Reederei -U Bergungs A.G i Hamburg.

Rederiet till SKN 25.11.43

Meddelat att de inte har någon ritning på fartyget att sända till Bugsier. "Fartygets ritning,som fanns ombord i båten vid förlisningen,har gått förlorad och vi ha ej några andra papper eller detaljer som kunna vara till gagn för köparen-"

SKN i telegram till Bugsier,Hamburg 22.10.43

A.K.Fernström unter bezugnamhme auf ihr Telephongespärch mit SÅAF bestätigen wir hiermit dass wir damit einverstanden sind, Schiff und Ladung im jetziger zustande und wo sie sich jetzt befindet zu einer Preise von 120.000 Schwed.kronen an sie zu verkaufen.

Köpehandling för vraket

Försenat av att Löschebewilligung (lossningstillstånd) inte kunnat erhållas förräm den 6.11.43 upprättades köpehandling,daterad Stockholm 9.11.43, av innehåll att vraket med last för 120000:- kr sålts till Bugsier AG.

Avfört ur fartygsregistret.

KK Fartygsregistreringssektion,Chritian von Rosen, bekräftade Sthlm.12.11 att A K Fernström avförts ur fartygsregistret såsom förstörd genom krigsåtgärd.

Der Reichsstatthalter
in Danzig - Westpreussen.
Wasserstrassendirektion.
Seeschiffahrts-Bevollmächtigter

Hansestadt DANZIG
den 23 oktober 1943
Neugarten 1.

ANORDNUNG

Auf Grund der Verordnung zur durchführung der Verordnung zur bekämpfung von Notständen imVerkehr vom 19 Juli 1941, wird angeordnet dass die Bergung des in Gotenhafen im Hafeln becken II gesunkene Schwedischen Dampfers "A.K.Fernström" unverzüglich im angriff zu nehmen ist. Sie erhalten hiermit den Auftrag in zusammanarbeit mit den ihnen angeschlossenen Bergungs-Reedereien die Bergung durchzuführen. Die Bergungskosten sind von dem berechtigten Eigentümer des Schiffes zu tragen.

Sollte nach erfolgreich durchgeführter Bergung eine Vereinbarung über die höhe des Bergungslohnes nicht zustandekommen, so soll der Bergelohn durch das Deutsche Seeschiedsgericht in Hamburg festgesetzt werden.

Zuwiderhandlungen unterliegen der Bestrafung gemäss II der zweiten Durchführungsverordnung zum Vierjahresplan vom 9 November 1936 (Reichsgestesblatt I s.936) Dröscher

An die Weechsel A.G. hier.

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

Samma myndighet som på sid 5,nedtill,skrev Danzig 20.10.43 till Bergstrands Schiffahrts AG i Danzig.

att " Das gesunkene Dampfer "A.K.Fernström" liegt an einer Stelle,die für den Kriegswichtigen Umschlag dringend benötigt wird. Die Erforderlichen Arbeiten zur intriebsnahme der dort aufgestellten Kräne sind bereits in gange,un es ist damit zu rechnen dass in diesen Tagen das Umschlaggerät betriebsfähig ist. Es ist daher aus Kriegswichtigen Gründen notwendig, dass so schnell wie möglich die Umschlagsanlagen in betrieb genommen werden! Ich ersuche sie daherals Vertreter der Reederei des Damfers A.K.Fersnström die verhandlung in kürze zum abschluss zu bringen. Ich setze ihnen hierfür einen Termin von 48 Stunden.Sollte der abschluss der Verhandlungen bis Sonnabend 23.10 12 Uhr nicht erfolgt sein, wird diesseits die Anordnung ergehen, dass die Bergungsarbeiten unverzüglich im angriff zu nehmen sind . Dröscher

---

Assurans

SKN 13.11.43 till rederiet 300.000:- plus en revers på 50.000:-
SKN 12.12.43 -"- 5083:- för effekter.
SKN -" - proveny 17.1.44 från Bugsier 20.000:- följt av 90.000:- 31.12.43
SKN 6.5.44 till Bergstrand,Danzig betalat 681:20 plus 140:79

Egna noteringar

OKW gibt bekannt

(10.10.43) " Nordamerikanische Bomberverbände griffen im gestrigen Tage einige Orte im Küstengebiet der Ostsee,darunter Gotenhafen und Anklam,an. Jagdgeschwader und Flakartillerie schossen nach bisherigvorliegenden Meldungen aus den feindlichen Verbänden 62 viermotorige Bomber heraus. 12 eigene Jagdfulgzeuge gingen in den erbitterten Luftkämpfen verloren. Ein teil der Besatzungen ist gerettet. In den vergangenen Nacht warfen einzelne Britische Bomber planlos einige Sprengbomben im Norddeutchen Raum."

Bombmattor från 6000 meters höjd över Gotenhafen.

Sammanlagt 378 B-17 och B-24 bombplan ur U.S.8th Airforce precisionsbombade den 9.10.43 dels Gotenhafen /Danzig, dels Arado-fabrikerna i Anklam NW Stettin och flygplansfabrikerna i Marienburg,Ostpreussen. Förbanden flög utan jaktskydd och förlorade 28 plan genom lv-eld och attacker från tyska jaktplan. 3 flygande fästningar landade i Skåne,varav 2 sattes i brand av sina besättningar. Den 8-14.10 förlorade US 8th A.F 128 fyrmotoriga bombplan. Av 163 plan som dirigerats till Gotenhafen fällde 150 plan av 163 i en första anfallsvåg kl 13.04-13.24 från 6000 meters höjd sina bomblaster på vilket följde en andra anfallsvåg. 544 st 1-tons och 288 st 500 kilos bomber regnade över Gotenhafens centrumo ch hamnområde. 2 st 1000-kgbomber slog genom be-

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

tongtaket till stadens största skyddsrum vid centralstationen och dödade över 800 människor. Vidsträckta bränder utbröt och i hamnområdet träffades och övertändes lasarettsfartyget Stuttgart på 13387 brton (B.1923 i Hamburg L 161 B 19, tidigare NDL) som fick flera fullträffar.Fartyget var fullbelagt av sårade från Östfronten av vilka 100-tals innestängdes i fartyget som brinnande från för till akter släpades ut på redden av samtliga bogserbåter som fanns till hands varefter det sköts i sank. En stor flytdocka sprängdes itu av bombträffar och sjönk inom loppet av 5 minuter med inneliggande högsjöbogseraren Atlantik på 827 brton B.-39.Förutom A.K.Fernström sänkte i hamnen finska ss Vidbjörn, HAPAG:s ss Cuxhaven på 1923 brton B-43 som träffades midskepps av en bomb, ss Wilhelm Huth av Cuxhaven på 437 bron B -31 som totalförstördes, U-bootbegleitschiff /EX NORTHUMBAN -7440 Eupen, U-jäger UJ 121(Schiff 47, minensuchboot Nordpol, och bogserbåtarna Reval och Saspe. - ss Ginnheim av Bremen på 4797 brton B-37 och ms Neidenfels av Bremen på 7838 brton B-39 skadades svårt. 8 svenska fartyg fick mer eller mindre sto: skador.Svårt skadade blev danska ss Otto Petersen på 2832 brton B-30 D/S Vendia: ss Oslo av Köpenhamn på 1412 brton B-20, D/S Pacific och ss Henry Tegner, D/S Progress, 1467 brton B -14 som låg 100 meter för om A.K Fernström och sjönk med bordventilen bortsprängd. KDF:fartyget Wilhelm Gustloff fick en läcka om STB av en bombexplosion i vattnet. Genom söndersprängda kajer,som delvis blockerades av vrak, och genom förstörda kranar och järnväggspår,magasin och varvsutrustning lamslogs effektivt Gotenhafen som krigsviktig lastnings-och lossningshamn för lång tid framöver. Natten till den 9.10 fällde 457 bombplan ur Bomber Command 1667 ton bomber över Hannover,där över 250.0000 människor blev hemlösa. Andra RAF-förband bombade Bremen. Mot flygplansfabrikerna i Anklam sattes 115 amerikanska plan in. Lasarettfartyget Stuttgarts systerfartyg München, byggd 1923 i Stettin från 1931 med namnet General von Steubem, torpederades i gryningen den 10.2.45 utanför Stolpmünde av en rysk ubåt och sjönk med över 3000 flyktingar. - Av de skadade danska fartygen minsprängdees Oslo den 23.9.44 15′från Swinemünde och sjönk på 14 meters djup.Besättningen räddades sig i livbåtarna. -

---

Kort paus mellan anfallsvågorna

Efter den första 20-minutersraiden ,under vilken varje minut verkade timslång, följde en overklig tystnad innan lv-elden ånyo satte in och den andra vågen anfll. Som avslutning fällde ett plan en rad bomber i vattnet längs alla fartyg vid A.K.Fersntröms kaj och de sista bomberna i serien gav A.K. Fernström dödsstöten. En bomb kreverade 5 meter från fartygssidan,och en annan studsade mot bordläggningen och kreverade även den i vattent.Hela hamnen var insvept i brandrök. Danska ss Harry Tegner för om A.K

A.K.FERNSTRÖM 9.10.43

Fernström fick stora bordventilen borsliten men kunde hållas flytande på egna pumpar med hjälp av läcktätningspresenningar .

Historik

Laståmgare på 850 brton byggd 1902 vid Rijkee & Co i Rotterdam av stål. (Ex Export) L 62,2 B 9,1 Tillhörig AB A.K.Fersntröms Granitindustrier (Eric Fernström) i Karlshamn. Inköpt som Export 1912 från Rotterdam. 600 ihkr. Hade 1914-18 ett originellt bolagsmärke målat på bogarna, en cirkelrund Europakarta där Sverige utpekades med en kraftig pil. Var 1936 i lättare kollision oed ss Skaraborg i Ghent och i jan 39 med finska ss Antari i Gdynia. Overifierade uppgifter gör gällande att A.K.Fernström bärgades och reparerades av Kriegsmarine och sänktes 1944 som ss Meyersledge. SKN utbetalade ersättning för totalförlust men innehöll 50.000 kr som utbetalades först i jan 1949.

Mininvasion på Västkusten 8.10.43

Den 8.10.43 upplevde Lysekils skärgård i stormigt väder sin värsta mininvasion dittills under kriget och Marindistriktets personal sprängde minor oavbrutet så länge dagsljus rådde. På ett ställe låg 40 hornminor inom ett område med 500 meters diameter. En del av dem hade sprängladdningar på över 300 kg.

Enligt Lloyds War Losses,

bärgades A.K.Fernström i dec 1943, reparerades och gick under tysk flagg som "Meyersledge" till 25.9.44 då hon sänktes i Östersjön av flyg .

2) NORDIA 9.10. 43

ETT AV 8 SVENSKA FARTYG BOMBSKADADE I GOTENHAFEN VID RAID AV U.S.8th A.F.

Rapport

Lör 9.10.43 hamnliggande i Gdynia/Gotenhafen med delrumslast 1367 Ton av kol bpmb-skadat mellan kl 13 och 14. Djupg F 12'7" - A 12'7" 20 ombv. Diverse skador på skrov, maskiner och inredning genom lufttrycket vid ~~bombnixingxxx~~ bomb explosiinerna. Ingen skadad.

Journal

Lör 9.10 kl 10 började lastningen för dagen och fortsatte till 12.50 då lastningen avbröts av flyglarm. Under anfallet föll flera bomber i närheten av fartyget,på STB-sidan i vattnet och på BB-sidan på kajen,varvid häftiga skakningar uppstod,fartyget kördes hårt mot kajen med BB-sidan och överspolades av stora vattenmassor.Av tryckvågorna skadades överbyggnaden å bryggan,inredning och inventarier i navigationshytten, telegrafhytten, skrivhytten, 1e styrman shytt,salongsnedgången samt inventarier i övriga hytter. En stormport slets bort på fördäck STB medan övriga stormportar blev mer eller mindre inbucklade.2 däcksventilatorrer på båtdäck skadades. Träbyggnaden runt skorstenen försköts.Diverse dörrar,ventil-och fönsterglas ramponerades.Stativet till lodmaskinen bräcktes. Kloseettavloppen läck midslepps och akter. Större delen av glas & porslin ombord krossades och en del proviant ~~ska~~ förstördes av fotogen. Cementen i 6 spantfack i förrummmet STB på akterkant slogs sönder, övriga fack täckta av last. Vid undersökning i maskin konstaterades att 3 rör sprungit läck (1 st till vatten på däck, 1 st till dynamons pådrag, 1 st till BB maskintank för länsning med donkeymatarpumpen.) Injektoren suger dåligt varför den måste ha skadats. En ventil för spolning av H.T.gejf lossliten varvid ngn sträckning sannolikt uppkommit i H.T maskin. Ett skåp för förvaring av el. solar fallit ner. 15 glödlampor gått sönder. Om andra skador uppstått har ännu eh konstaterats. Efter anfallet pejlades rännstenar & tankar men fartyget läns överallt. Vid utgående från Gdynia togs besättningen från A.K Fersnström,som sjunkit vid kajen, ombord i Nordia på Hamnmyndigheter as pppmaning. Kl 19 fåttlots ombord,gått ut på redden och ankrat med STB + 45 famnar. Stora rökmassor över staden.

Sön 10.10 Vid pejling kl 08 läns överallt.

Mån 11.10 kl 11.30 avgått från redden till Danzigs redd.

Tis 12.10 08.45 fått lots ombord. 09.15 lättat ankar och gått in i Danzigs hamn. 10.45 förtöjt i Kaiserhafen.Vid förtöjningen märktes att stora drevhjulet på spelet hade ojämn gång när det blev stor kraft på spelnocken. Under f.m gått igenom 3ans tankar och maskintankarna.Cementen i tankarna losslagen på många ställen. Om bucklor uppstått har inte kunna fastställas Assuransens ombud i Danzig underrättats.

NORDIA 9.10.43

Ons 13.10 Lastat från midnatt till kl 14 då hela lasten av 2889 ton kolvarintagen. Djupg F 17′8″ – A 18′6″ Trimmat last till kl 16,gjort sjöklart.Avgått från Danzig kl 16.15, med lots ombord, assisterad av en bogserbåt. Kl 16.54 rapporterade rorsman att fel uppstått på rorledningen Rodret gick över hårt BB och kunde efteråt inte rubbas. Fartyget tog därvid en skarp BB-gir. Stopp och full back slogs i maskin, och bogserbåten akter beordrades att dra STB hän. Då bogserbåten inte kunde stoppa BB-giren fälldes BB ankare med 10 famnar kätting för att förhindra att Nordia rände in i ett större lagerhus. Fartyget strök mot en duc d′alb. ~~Ankarkättingen~~ Ankarkättingen kom att spränga färjewiren för färjan vid Ranhof innan farten stoppats upp. Sänt brev med lotsen till assuransen om det inträffade.Visat sig att en stopp-pinne till regleringssliden brustit Reparerat skadan. Kl 17,50 lättat ~~makra~~ ankar o fortsatt. 18.30 lämnat bogserbåten innanför pirarna i Neufahrwasser. 18.41 lämnat lotsen och kl 19 ankrat på redden, BB + 30 famnar.

Tors 14.10 kl 05 lättat och fortsatt resan. I början på 12-16-vakten rapporterade övermaskinisten att vid återupprepad inspektion har funnit att 4 stödlager bräckts i ena överkanten å maskinaxeln och läckage på 2 länsrör i tunneln.

Fre 15.10 kl 05 fått lots utanför Karlshamn. 05.30 förtöjt vid Oljefabrikerna i Karlshamn.

Karlshamn 15.10.43

Edward Svensson, 1e styrman — Torsten Svensson, 2e styrman — C.W.Cederwall, Befh

---

Crew List

Befh Charles Wilhelm Cederwall,Landsvägsgatan 38,Göteborg, f-96 (Juni 43)
1e styrman Edward Svensson, Andra långgatan 55, Göteborg,
2e styrman Torsten Svensson
Övermaskinist Hans Tage Andersson, Mölle (aug 41) 13.8.01 (Se sid 6)
2e maskinist R.Byåsen
Stuert Sven H.Carlsson
Kock Johan Carlsson
Mässuppassare Bengt Gustavsson
Båtsman E,L.Olausson
Matros E.Håkansson
Matros Lennart Andersson
Lättmatros H.Djup
Jungman Rune Andersson
Jungman Georg Berntsson
Smörjare Karl Karlsson
Smörjare K.G.Svensson.
Eldare Erik Dahl, Nils Wadman och Hjalmar Andersson./Lämpare E.Alm.

NORDIA 9.10.43

Sjöförklaring i Sölvesborg 1.11.43 kl 10

Sakkunniga: Hamninspektör A.Indebetou & ombudsman W.Möller

Befh Cederwall: Född 1896, avlagt sjökaptensexamen 1923, anställd å Nordia sedan 23.6.43.

1e styrman Svensson: Besättningen hade omedelbart vid flyglarmet 12.50 begivit sig till sin ahytter i fartyget där de sökt skydd genom att ligga hopkrupna på durken. Bombningen hade varat ungefär 45 minuter. Omöjligt säga hur många bomber som föll i närheten. Den närmaste bomben om STB exploderade i vattnet c:a 10 meter från sidan.På kajen föll en bomb ungefär 15 meter från fartyget och sprängde en enorm krater varvid bl.a två kranar störtade i vattnet och en mängd tågvagnar förstördes.

Chiefen AnderssoN: Besättningen haft middagsrast mellan 12 och 13 då flyglarmet blåstes. I anledning av larmet hade hela besättningen stannt nere i sina hytter under däck. Säkerligen hade ett 10-tal bomber fallit i närheten av Nordia, därav en på land c:a 30-40 meter från fartyget.En krater med en omkrets av 30-40 meter och ett djup på 7-8 meter hade bildats i marken vid nedslaget. På STB-sidan hade en bomb fallit i vattnet 10-15 meter från fartyget. Starka vibrationer samt stort vågsvall hade uppstått varigenom fartyget slagit hårt motkajen.

KK memorial 29.11.43

Orsak:Luftbombardemang

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII280

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat bombskadorna vid dockning vid Sölvesborgs varv 20.10.43 ff samt vid dockning 25.9.44.

Bordläggningen: Intryckningar typiska för skakning vid bombfällning ,särskilt svåra om STB där 11 plåtar måste rikas och en förnyas. 12 pant. och bottenstockar om STB, 5 om BB måste uppriktas liksom 40 sidospant om STB.

Rodret: 2 bussningar förnyas, 2 rodertappar rensvarvats.

på däck: Div småskador, 3 takventiler på poopdäck repareras, 5 nya försnterrutor på nryggan plus en ny fönsterbåge av furu, styrhyttsdörren fastsätts och justeras,splitterskyddet på bryggan fastsättes och repareras, lamterskärmarna och 2 takventiler på båtdäck rep., dammskyddet runt skorstenen fastsättes, ångskorstenen fastklammas, 4 stormportar STB akterdäck uppriktas, 2 luftrör och ett pejlrör till förrummet rep, Kabyssdörrarna STB justeras, en stormport på fördäck STB förnyas, ett glas i timmermannens bod förnyas, nytt stativ till lodapparaten på poopen, barriärstänger rikta

Salongen: Trädurken upptages och ny durk inlägges. Akterskottet masonitekläs 7 kvms, ny linoleummatta inlägges,losstagning och återplacering av soffa

NORDIA 9.10.43

buffé, bord och 2 skåp.

Befh hytt: Värmeelementet fastsättes, radioapparaten lagas.

1e styrmans hytt: Träskottet på förkant rep, tvättställæt för nyas, klädskåpet repareras.

1e maskinistens hytt: Ny radioapparat.

2e maxkinistens hytt: Nytt tvättställ i kommoden,kojens draglådor repareras Lösa skott lister fastsättas liksom tätningsfyllningarna till 2 ventiler 2 glaaställ förnyas, bordet fastsättes och lagas.

Salong & befälsmäss: Allt glas & porslin förnyas samt 12 vattenglas och6 karaffer i brfälshytterna och 12 porslinsmuggar i manskapshytterna.

Stuerts hytt: Nytt tvättfat, elementet fastsättes.

Mässpojkens hytt: Nytt tvättfat.

Expeditionen: Klädes med masonite 25 kvms, 2 fönsterbågar med glas förnyas Skrivbord, skrivmaskin och soffa repareras.

Navig.- & Gnisthytten: Lösryckta fyllningar fastsättas,gniststationen rep och justeras,elementen fastsättas,lister fastspikas.

Tvättrummen: Duschen förnyas i båda tvättrummen på poopen, rören repareras.

Badrummet: Nytt tvättfat o glashylla.

Trappgången: En spegel på teakdörren frönyas liksom förliga skottet

STB gång: Ytterdörr med karm rep, 3 kvms takmasonite förnyas.

BB gång: Ny ytterdörr av teak med karm,glas & ventil.

Skansgången: 14 kvms dy durk inlägges,14 kvms ny linoleummatta.

STB & BB wc: Avlopps- & värmeledningsrör lagas.

Förtoppen: Ett wirefall förnyas, 26 meter 1½", med ny vantskruv.

Maskin: Inga egentliga skador kunnat upptäckas vid första besiktningen 20.10.43men den 25.10 upptävktes att förliga STB halva på bottenramem till stora maskinen var spräckt på två ställen, varjämte HT-cylindern befanns vara spräckt på 2 ställen. En ny cylinder måste tillverkas och STB halva av bottenramen med 6 tvärbalkar förnyas. Vid ytterligare rengöring av bottenramen upptäcktes 28.10 att tvärbalkarna på den aktre STB-halvan av bottenramen voro spruckna,varför även aktre halvan måste kasseras. Hela STB bottenram måste alltså förnyas. Anbud på ny bottenramfrån Kockums lämnats. Den beställdes 15.11.43 och levererades 10.1.44 till Sölvesborgs varv. Nya HT-cylindern levererades till varvet 12.2.44 från Svedala Gjuteri. För losstagning av STB bottenram måste hela maskineriet nermonteras.Sedan detta återuppsatts ombord upptäcktes den 12.2.44 en hårfin och väl dold spricka i medeltryckskolonnens kopplingsfläns om BB,typisk för de sprickor som uppstår i maskin från skakningar och ristningar vid bombfällning. Denna kolonn gjuten i ett stycke med förliga kondensordelen samt BB bottenram varför hela denna maskindel nu måste kasseras och en ny tillverkas. Sedan vid noggrann undersökning

NORDIA 9.10.43

all färg borthackats och bortbränts upptäcktes en långsgående vertikal spricka i HT-kolonnen om BB ,även den sammanbyggd med en del av bottenramen. Även hela denna maskindel måste då kasseras.Oskarshamns varv fått i uppdrag att leverera båda kolonnerna med utsatt leveransdatum 12.5.44 Först den 26.6.44 kom de nya kolonnerna till Sölvesborgs varv och då visade det sig att den fristående kolonnen var felgjuten och så dåligt tillverkad att den kasserades av klassens ombud. En ny kolonn från Oskarshamns varv kom till Sölvesborgs varv 20.7.44.Det visade sig nu att kondensornsm konstruktion inte var fullgod (45 kondensortuber förnyats) och Sölvesborgs varv måste delvis ändra densamma.

Övriga maskinreparationer: Sprickor & skador i båda pannorna & överhettning

Genomgång av hela el.installationen.

3 underhalvor till axelledningen i tunneln förnyas i tackjärn.

Ny Cooperland patentbox inmonteras.

Ny kanna och lock till cirkulationspumpen.

Ny donkeypump installeras.

Omfattande reparationer av maskinmatarventiler, maskinlänsventiler, bottenbentiler och hela länsledningen där suglådor och långa sektioner av rör måste förnyas.

Stora ångröret mellan pannorna o maskinen förnyats.

Ompackning av ånglådan för maskintoppen.

Reparation av luuf- & pejlrör.

Lysmaskinen: rensvarvning,ny vitmetall igjutes i ram-& vevlager.

El.installationen: 6 armaturer för nyas i maskin- & eldrum. Nytt proppskåp akterut. Nya strömbrytare,ledningar & lampor på en mängd ställen ombord.

Reparation av styrledningen,styrmaskin och maskintelegraferna.

Maskinskylightet lossatges o fastsättes med bya bultar och 3 plåtluckor förnyas med 3 ventilglas. ett etc etc

Nordia ankom till Sölvesborgs varv 20.10.43, låg i docka 10.10 till 8.11, indockades andra gången 25.9.44,utdockades 26.9 Provtur med fartyget företogs 27.9.44.Kvarlåg sedan vid varvet till 22.10 44i väntan på 4 manometrar, 2 pyrometrar och en vacumeter som sänts till Stockholm för reparation. Nordia kom alltså inte mer i trafik på Tyskland före sjöfartsstoppet sept 44 och låg upplagd till i maj 1945.

Reparationkostnad 137.252:71

Assurans

SKN 3.12 43 till rederiet a conto 50.000

SKN 11.1.45 -"- -"- 70.000:-

SKN till SÅAF 19.3.45 i slutersättning 52792:10

NORDIA 9.10.43

Historik

Lastångare på 1844 brton byggd 1920 vid Fredrikstads Mek.Verksted av stål (Ex Ulla) L. 81,6 B 12,8 Tillhörig red AB Sylvia (A.Billner) i Göteborg. Inköpt som Ulla i aug 41 från Transmarin i Hälsingborg och fick namnet Nordia efter den ss Nordia som sjönk i Nordsjön 26.2.40 efter kollision i konvoj. Enkeldäckad av Fredrikstadstyp. 670 ihkr. 2950 dw.4 luckor, en mast på resp. back och poop, ett par bompålar på för- resp akterkant av midskeppshuset. 24.1.34 grundstötte Ullla med svavelkislast i tjocka 12' öst Hirtshals på Jyllands västkust under pågående radiopejling sedan av misstagde från Vinga sända radiobäringarna sänts med ett fel på 10°. - 1.7.42 på resa Skutskär-Delfzilj med trälast fick Nordia grundkänning i Delzijls inlopp men gled över banken.Mindre läkage i förrummet skadat en del massabalar. Maskinchefen H.T.Andersson följde med Ulla vid affären i aug 41 och stannade kvar ombord ända tills fartyget skrotades 1961. Han fyllde 60 år iland den 13.8.61. - Nordia blev Nordic i aug 1950 då hon såldes för 725000 kr till Red AB Nordic (F.H.Andersson) i Stockholm och i jan 1951 blev Nordic löpsedelsnyhet i hela landet sedan hon på resa i barlast Helsingfors-Stettin grundstött mån 29.1.kl 18.40 i mörker och svår is vid Wulfö,norr om Leppem mellan Reval och Revals fyrskepp sedan hon satt sur kurs av kompassmisvisning. Sovjetstalinistisk militär kom ombord, sammanlagt 30 man, kl 02 den 30.1, undersökte fartyget i varje skrymsle och vrå och inledde förhör med besättningen som bestod av 16 svenskar, 2 finländare, en tysk och 2 norrmän. Befh var Sten Brynell. Nordic stod hårt på med en 6 meters reva under förliga bottentankarna, så nära land att man kunde ta på strandstenarna. Befh trodde att han gått på vid Porkala och uppgav en position 3' öst Kallbådan då han per radio begärde finsk bärgningshjälp. Det första livstecknet från Ryska kusten var en kraftig strålkastare som från en position några 100 meter från Nordic sedan belyste fartyget dag och natt. Först kl 02 30.1 kom en rysk patrullbåt till haveristen och 30 militärer bordade. Trots språksvårigheterna kunde det klarläggas att Nordic stod på grund norr om Reval och att ryssarna inte tillät någon finsk assistans. Kl 05 anlände en rysk marinbogserare med estniskt bärgningsfolk. Ryssarna anklagade Nordic för att ha landsatt hemlig last på ryska kusten och stödde antagandet på en isrand 2' ovanför vattenlinjen. Att Nordic oavsiktligt gått mot ryska kusten kunde förhörsledarna inte fatta. De ombordvarande utfrågades om sina föräldrar och syskon och deras politiska inställning.Man antydde att alla var i Amerikansk tjänst för att spionera på det ryska kustförsvaret och för att ha landsatt sabotörer. En estnisk jungman fick vara tolk. På dagarna syntes inte rydssarna till men hela nätterna hölls förhör och företogs visitationer ledda av en överstelöjtnant, en major och en kapten-

NORDIA 9.10.43

löjtnant. De befängdasta frågor upprepades natt efter natt. Rederiet fick kontakt med Nordic först kl 11.10 den 30.1. På kvällen anlände 2 jagare och en minkryssare och lade sig i närheten och i salongen konfererade befh med 5 ryska officerare och 8 KGB-tjänstemän. De svenska kvällstidningarna slog upp i fetarubriker:" Rysk kontroll över svensk haverist. 22 svenskar fruktar fångläger.Rysspatrull på Nordic.Ryska krigsfartyg vid Nordic." Den 31.1 sökte 2 bärgningsfartyg förgäbes runna Nordic sedan 30 ton bunkerkol lämpats överbord och barlasttankarna tömts. Helsingfors kustradio i ständig kontakt med Nordic vars radio inte försegalts. Under tiden fortgick förhören med besättningen med envis ihärdighet. Tors 1.2.sökte 3 bogserare förgäves dra flott Nordic vars maskin gick full back. Först fre em.2.2 då en korvett med 3000 ihkr maskin börjat hjälpa till lyckades man få fartyget flott. Nu förseglades radion och i en månad framöver låg Nordic fången i Tallinns(Revals) hamn med 3 krigsfartyg på utsidan och 25 militärer posterade ombord ,medan besättningen förhördes. UD gjorde sitt bästa för att bryta dödläget.Den 3.3.51 kl 21.3" tilläts fartyget avgå från Reval med eskort av krigsfartyg ut till int. vatten. Ett minfartyg med släckta lanternor skuggade sedan Nordic till i höjd med Sarops. I SO kultj stävade Nordic hemåt med en överlycklig besättning.Fartyget var inte tätat och flöt på tanktaket varför man höll endast 5 knop. Kl 16 den 5.2 kom hon nerisad till Oskarshamn med nästan tomma proviantförråd och besättningen avmönstrades. Nordic låg sedan en månad vid Oscarshamns varv för reparation I mars 1952 dömdes 1e styrman som hafr vaktev vid grundstötningen till 40 dagsböter à 8 kr för att inte ha kontrollerat siktade fyrar i sjökortet och fyrlistan. Han hade bl.a tagit Koskärs fyr för Helsinki fyrskepp.

- Den 5.12 1959 grundstötte Nordic vid Långgrundet i Kalmarsund i kuling och snötjocka men tog sig flott och kom in till Kalmar för tätning. Rep kostade 1850000 kr. Våren 1961 såldes Nordic för 181500 :- till Perssoöner i Ystad och nedskrotades där.

3)

TORFRID 9.10.43

Ett av 8 SVENSKA FARTYG BOMBSKADADE I GOTENHAFEN VID RAID AV U.S.8th A.F

Rapport

Lör 9.10 43 under kollastning i Gotenhafen bombskadats kl 12.40-15.00, liggande vid " Schwedischen Kai." Kollasten avsedd för Sydsvenska Kraft AB i Malmö. Befraktare: Schlüters Kolimport AB,Kungsgatan 38, Stockholm.

Journal

Lör 9.10 kl 12.40 då flyglarm gavs kom ett stort antal flygplan över Gotenhafen och hamnen, mycket bomber fälldes både innanför och utanför Torfrid, mycket splitter kom ombord och anställde rätt stora skador. Bryggan ramponerades, kompasshuset rycktes loss från däck,maskintelegrafen ramponerades och själva stocken med skeppsklockan bröts sönder. Stora skador anställdes i maskin, även på däck mer eller mindre. En järnvägsskena rycktes loss från land och slängdes ombord. Rännstenar och tankar befanns dock täta. Alla kranar på kajen förstörda varför ingen lastning möjlig. Någon signal om faran över gavs inte, men när planen avlägsnat sig och den ~~värsta röken~~ värsta röken var över gick kapten Fredriksson iland till mäklaren för att försöka komma i förbindelse med rederiet,men alla telefon- och telegrafförbindelser voro avbrutna. En stor del glas och porslin i kabyss och penteri krossats. Salong,hytter och skansar ramponerades av lufttrycket ,bl.a förstördes radiopejlapparaten och 3 radiomottagare. Huruvida skrovet skadats har ännu ej konstaterats . Landskrona 18.10.43

Rudolf Rasmusson — W.H.Fredriksson

1e styrman — Befh

Maskindagboken

Lör 9.10 Skador upptäckta efter bombningen kl 13-14:

Avloppsröret från barlastpumpen av, lindades.

Avstickaren på kallvattensventilen på stormlänsen utav,proppat hålet med träpropp som surrats.

Eldstadsluckorna avfallna.

Durkarna uppslagna. STB bult avslagen på 2ans bärlager i tunneln.

Oljekoppslocken på ramlagern låg i kölen,locken till bärlagern öppna.

Dörren till övermaskinistens hytt utslagen.

Färskvattenspumpen bräckt.

Sön 10.10 inget arbete utförts.

Mån 11.10 Klammat ångröret från lilla pådraget somär läck.

Däckeln till yttersta bärlagret bräckt.

Roten på skorsten gått akteröver.

Maskinklockan låg i kras på durken.

Två glas i skyleitluckor sönder och stänger krökta.

Splitter gått genom skyleitet.

forts

TORFRID 9.10.43

Vacumetern trasig.
Vid rundgång i maskin märktes att axeln kastar längst ut,märkt med krita
Iordningställt förrådet, allt vari en röra.
Tis 12.10 Eftersett pannornas stag, topp och botten. Lagt roster iordning i båda pannorna. Bottenkran för donkeyledningen är läck,svår att stänga.
BB sotlucka oriktad, eldstadskarmarna spruckna.
Wippeln å kikkran på L.T.reciv läck,tagit bort den och proppat hålet.
En ramlagerbult på 2ans winsch avslagen.
Ballastpumpen är ej just,måste justeras.
14 st 13 volt x 15 ljus lampor krossade .
Batterierna tagit skada skada.

Landskrona 18.10.43
C.E.Nilsson
Övermaskinist

Crew List

Befh Victor Hernfrid Fredriksson, Brantevik, 25.7.93
1e styrman Rudolf Rasmusson, Brantevik, 15.7.82
2e styrman Sven Jogansson, Sölvesborg, 29.11.79
1e maskinist Carl E.Nilsson, Sölvesborg, 16.11.84
2e maskinist Gustaf Andersson, Sölvesborg, 9.4.99
Stuert Allan Lysell, Mjällby, 17.2.19
Kock Malte Nilsson, Trelleborg, 17.3.22
Matros Henning Persson, Ystad, 27.7.00
Matros Erik Westerholm, Reval, 30.5.17
Lättmatros Sven Gustafsson, Oskarshamn, 23.8.20.
Jungman Bror Holmström, Mjällby, 14.9.24
Eldare Otto Nilsson, Mjällby, 6.21.15
Eldare Lars Nilsson, Malmö, 15.12 99
Eldare Bror Johansson, Göteborg, 7.7.09

Sjöförrklaring i Landskrona 20.10.43 kl 13

Sakkunniga: Sjökapten C.F.Persson & lotsförman B.A.Romare
Befh Fredriksson: Vid tillfället befunnit sig på ett annat fartyg i ett ären
1e styrman Rasmusson: Vid bombardemanget hade en del av besättningen begivit sig ner i gången och hytterna. En del hade sprungit till en järnvägsvagn på kajen och sökt skydd under den. Ingen lidit någon skada. Ingen möjlighet hade funnits att skydda fartyget.
1e maskinist Nilsson: Ytterligare skador upptäckts utöver dem som återgetts i maskindagboksutdraget. Bl.a sugröret till däckspumpen bräckts.
Matros Persson och eldare Johansson vitsordat.

xxxxx

TORFRID 9.10.43

Kk memorial 26.11.43

Luftbombardemang av Gotenhafens hamn från främmande flygplan,vilka anställ de stor förödelse å såväl fartyg som kajanläggningar.

Exofficio
Bo Bergström

SKNEIII 279

Telegram Bergstrand Schiffahrt AG,Danzig till Ocean,Gtbg

(Ankom 13.10.43) Torfrid erlitt Kriegsschäden Gotenhafen Schiff erhält notreparatur mit Bordmitteln und Seetüchtigkeitsattest bis Schweden punkt. Wegen unsichtbarer Schäden dockung in Schweden erforderlich.

Brev till SKN från RedAB Östersjön,Trelleborg 12.10

Åberopande vårt aktningsfulla av gårdagen bedja vi få meddela att vi idag haft två telefonsamtal med firma Bergstrand i Danzig för att få fastställt huruvida ss Torfrid - försäkringspolis nr 47564 - blivit skadad och i vilken omfattning. Vid eftermiddagens telefonsamtal meddelade oss Bergstrand att båten erhållit skador,men efter vad vi kunna förstå skulle densamma vara av lindrig art och båten skall lasta resten av sin last,c:a 170 tom, på torsdag morgon och väntas avgå torsdagmiddag.

Dito, Trelleborg 13.10.43

...Underlåta vi icke meddela Eder att vi från vår mäklare i Danzig erhållit ett telegram,avsänt igår e.m, så lydande:

Torfrid heute abend beladen Abgang mittwoch mittag =Reinholdus

Från firma Bergstrand i Danzig erhöllo vi igår ett telegram av följande lydelse:

Torfrid erhält notreparatur mit Bordmitteln und Seetüchtigkeitsattest bis Schwedenabfahrt voraussichtlich donnerstag punkt = Bergtrans

Enligt uppgift från Statens Bränslekommisiion skall båten lossa sin last i Malmö och vi vilja härmed förfråga om det icke vore lämpligt att ni till Edert ombud i Malmö, direktör Kihlbom, i Sjöförsäkr AB Öresund, gåve nödiga instruktioner om vidtagande av besiktning och ordnande av dockningsmöjlighet för båten.

Telegram Reinholdius,Danzig till rederiet 13.10

Torfrid 13.10 Malmoe abgegangen Ladung 721,3 tons zugebunkert 82 bestand 100 Schiff muss eventuell Malmoe eindocken =Reinholdius

---

Besiktning i Gotenhafen 11.10.43

Bergtrans Schiffahrts AG sänt ombord ingenieur Franz Waechter 11.10.

" Auf der Kommandobrücke ist das ganze Holzumbau des Ruderstandes und der Brücke sowie das Kartenhaus aus dem Verband gerissen und die Holzteile mehr oder weniger beschädigt.Ein Bullauge mit Rahmen ist weggeflogen. Ein Tür vollständig zerbrochen. Der Maschinentelegraph ist an seinem fussende abge-

TORFRID 9.10.43

rissen. An STB Rettungsboot ist der Zurrbaum gebrochen.Der Herd der Kombüse ist an einer feuerung beschädigt. Die Klosettbecken am STB mittschiffs und BB beim Logis sind gebrochen. In der Maschine ist das Verbindungsstück von Eiskington zum Verteilungsventil der Zirkulationspumpenleitung abgebrochen. Die Rohrleitungen der Lenzoumpe an der BB Bordwand sind mehrfach beschädigt und gebrochen. Im Tunnel ist ein Wellenlagerdecjel und ein Lagerbolzen gebrochen. Die Schwanzwelleschlägt. An der STB Feuerung des Hauptkessels ist ein Knaggen der Feuerungstür abgebrochen. Der Rauchfang ist nach unten weggesackt und verschoben. Der Mastkragen am Fockmast ist lose. Das Kajütsmesse und Kücheninventar ist in seinen Glas -u. Porzellangegenständen vielfach u. stark beschädigt. Zwei Spiegel und ein Waschbecken ist in der Steuermannskammer gebrochen. Das Schiff ist in dem Bilgen dicht u.zeigt auch sonst keine Leckagen.Allerdings können vieke Räume des Schiffes nicht besichtigt werden weil die bereits mit der Kohlenladung angefüllt sind. Die Maschine arbeitet zur zufriedenheit nach einer mit Bordmitteln ausgeführten Notreparatur der beschädigten Rohrleitungen. " (Sjövärdighetsbevis utfärdats på villkor att fartyget efter lossning i svensk hamn dockas och bottenundersöks för reparation.)

Besiktningsinstrument

Sten Haeger 19.10.43 ff i Öresundsvarvets docka i Landskrona.

Bordläggningen: Endast en del lösa läckande naglar att svetsa & dikta.

Backen: Trädäcket drives & beckas 100 löpmeter,ankarspelets STB broms rep.

Fördäck: Masten omkilas med ny krage.Ny wc-skål i BB wc. Axeln repareras. på 2ans winsch.

Bryggdäck: Teakdörren BB i däckshuset förnyas,tröskeln om STB förnyas av teak med nya beslag.Brädgångslisten STB förnyas 4 meter i furu. Ny surrningsbom till STB båt. Trädäcket drives & beckas 400 löpmeter.

Övre bryggan: Bryggskärmen runt om fastsätts ,nytt stativ till maskintelegrafen,båda skyddskurarna repareras och fastsättas,dörren till bryggan STB fastsätts, nytt nakterhus,3 nya bojljus,ny brädgångslist förkant

Akterdäck: Färskvattenspumpen förnyas.

Förskansen: 2 element förnyas,ny fönsterventil om BB i skansskottet.

Salongen: Ny radioapparat,2 nya taklampskupor,takfotogenlampan repareras

Reservhytten: Ny spegel.

Stuerts hytt: Spegel,tvättställ, dörrhandtag förnyas,kommoden repareras.

Kockhytten: Kommoden skakat loss, tvättstället förnyas.

Befh hytt: Foldingen rep. med nytt tvättställ.

Mässen: Nytt glas & ram till ritningen,ny fönsterventilram.

1e styrmans hytt: Foldingen rep, nytt tvättställ,byrån fastsättes o rep.

Chiefens hytt: Ny dörrkarm,radion lagas.

forts

TORFRID 9.10.43

Navigationshytten: Dörrlist, kikare, barometer,loggklocka förnyas. Nytt
Cervinfoder i en ventil. Sofflister fastsättas.Radiopejl rep.
Gången: Skåp repareras, ny fotlist i överkant
Köket: Spisen monteras ner,repareras, hopsättes åter.Bänklister fassättas
och ommålas. Ny dörregel BB, nytt dörrlås STB.
Pentryt: nytt dörrlås.
TvättrUmmet: Kommodlist fastsättes.
Förrummet: 78 fack rännstenscement förnyas.
Ventilglas: 14 nya ventilglas pm skilda ställen ombord. 2 nya bryggfönster.
1 sidoventil ompackas.
Maskinarbeten: Genomgång och reparation av det mesta inkl propelleraxeln.
Bottenventilen förnyas, 2 bärlager förnyas.
Däkcspumpens sugrör förnyas likosm ballastpumpens avloppsrör.
En mellanventil och ett T-stycke förnyas.
~~Enxfoot~~ Ena foten på donkeypumpen förnyas.
1 ny vacuumeter med kran till stora maskin.
Ny maskinrumsklocka.
Ny generatorrelä. Nya gångjärn till maskinskylightsluckorna.
Pannans rökupptag förnyas ,ny isolering av eldfast lera mellan panngavelr
och skyddsplåten i rökupptaget.
Ytterskorstenen mellan rökupptaget & kapptaket förnyas 10 kvms.
Ytterskorstenen riktas i förkant på 3 ställen.
Spjället i innerskorstenen uppriktas o justeras.
2 sotskåpsluckor riktas inkl 4 nya kåsclips
Skorstenen från Donkeypannan som lutar BB uppriktas o fastsätts.
Nya karmar till båda eldstadsluckorna.
Länsrör i förliga brunnen lagas.
Hela el installationen ombord repareras.

Inventarier: följande förnyas: 2 soppterriner,3 karotter,13 tillbringare
13 kaffekoppar, 9 tallrikar, 6 assietter,8 fat, 9 dricksglas
4 spetsglas.
Reparationskostnad 28.845:-
Torfrid låg vid Öresundsvarvet 16-30.10.43 varav 12 dygn i docka

---

Assurans

SKN 10.2.44 t Sten Haeger 432:- för besiktning
SKN 31.12.43 till rederiet 266662:80.
Rederiets generalräkning slutat på 31651:18

Winschbäddar skadade.

20.9.44 anmälde rederiet till SKN att Torfrids däck under 1ans och 2ans winschar alltsedan 9.10.43 läckt,troligen p.g av förskjutning av winschbäddarna vid bombningen. (Syns inte ha lett till åtgärd)

TORFRID 9.10.43

Historik

Laståmgare på 632 brton byggd 1903 vid Framnes Mek.Verksted i Sandefjor av stål. (Ex Laboremus) L 51,6 B 8,5 Tillhörig red AB Östersjön (Axel Christensen) i Trelleborg. Inköpt juli 1914 som Laboremus för 7250 pund från A.O.Lingvig i Kragerö. 825 dw. 350 ihkr compoundångmaskin. 3.6.34 försvann 2e maskinist J.O.Augustsson utanför Öland sedan han veta att han hade hjärtfel. Inga större ahverier under åren. Nedskrotades hösten 1954 vid Perssöner i Ystad. (se 12.5.44 Gladan i Stettin)

Flyktingtragedier i Öresund

Vid tiden för raiden mot Gotenhafen utspelades i Öresund den judiska flyktingtragedin från Danmark. Natten till den 9.10.43 rammades och sänktes en dansk flyktingbåt med 27 personer ombord av en svensk hjälpvedettbåt i mörker och sjögång c:a 1500 meter söder om Vens sydspets. Båten, som inte förde ljus,skulle bordas av vedettbåten men den danske skepparen missförstod Hjvbs manöver och en kollision blev oundviklig. Flyktingbåtensjönk genast och endast 21 personer kunde räddas, en av dem några timmar senare. Hjälpvedettbåten sökte i sex timmar efter 3 barn och 3 vuxna.Förtvivlade scener utspelades när de utblottade,schockskadade flyktingarna fördes iland av militär inom avspärrat område där de omhändertogs av Rödakorspersonal. Andra marinfartyg som dirigerades till platsen fann ingenting. Den 30.10 fick en Lansdkronafiskare i sina garn upp liken avøben 10-årig pojke och en 3-månaders baby.Liken konstaterades härröra från flyktingbåten. Den 14.11 flöt liket av en 50-årig kvinna iland vid Bjerred och identifierades 16.11 som fru Charlotte Steilberger.Samma dag hittades liket av hennes make, läkaren Carl Martin Steilberger,ilandflutet vid Särö. Båda var födda i Tyskland men hade 1935 flyttt till Danmark På sin flykt till Sverige gick de i döden tillsammans. Månag sådana tragedier utspelades i okt 1943 i Öresund. Flyktingar som den 7.10 kom till Hälsingborg hade sett en annan båt med 12 flyktingar skjutas i sank av ett tysk marinfartyg endast 50 meter utanför Danska kusten. De simmande dödades med maskingevärseld. Nattentill ons 6.10 drunknade 9 flyktingar sedan deras båt, som rotts 8 kilometer i krabb sjö och mörker mot Svenska landet,hade sprungit läck och sjunkit 1000 meter utanför Hälsingborgs hamnpirar. En fiskebåt räddade efter 45 minuter 4 personer, men av dem avled en man i 65-årsåldern strax därefter. Hans hustru, en man i 30-årsåldern och en 20-årig pojke fördes till Hälsingborgs lasarett.5 av de drunknade hade varit släktingar till den 20-årige ynglingen,vars föräldrar kommit till Hälsingborg med en annan båt. Då budet nådde flyktingförkäggningen i Hälsingborg bröt flera personer ihop, bland dem en kvinna med 2 små barn som förlorat

TORFRID 9.10.43

sin make och en änkeman som förlorat sin ende son. - En fiskebåt över-lastad med 400 flyktingar, mest kvinnor och barn, kom natten till den 10.10 in till Ystad. 7 Flyktingar i en roddbåt upptäcktes en svart natt ute i Öresund av en tysk patrullbåt som öppnade eld,men samtidigt dök 2 svenska kustubåatar upp .Tyskarna inställde då elden och flyktingarna eskorterades in på svensk vatten.

4)
ARALIZZ 9.10.43

ETT AV 8 SVENSKA FARTYG BOMBSKADADE I GOTENHAFEN VID RAID AV U.S.8th A.F.

Journal

Fre 8.10.43 ankrat kl 12 på Gotenhafens redd i väntan på lastplats.
Lör 9.10 kl 08 med lots ombord lättat ankar och gått in i södra hamnen och förtöjt innanför vågbrytaren med STB sida till kl 08.45.Kl 12.40 gavs flyglarm. Strax före kl 13 sågs ett stort antal flygplan komma i ~~vågor~~ 2 vågor österifrån i riktning mot hamnen. Kl 13.10 började bomber fällas. Bomber föll endast 10-15 meter från fartygssidorna. Vid de starka skakningarna i fartyget hoppade 3 skärstockar i 2ans lucka och 2st i 1ans lucka ur sina spår och föll ner i underrummet där garnering och cement skadades. Diverse inombordsskador uppstod även enligt specifikation. Pejlat rännstenar och tankar med täta mellanrum. Allt läns.
Sön 10.10 Pejlat tankar och rännstenar. Allt läns.

Sven Pernbo Carl V.Blomberg
1e styrman 2e styrman

Gotenhafen 11.10.43
Ivar Larsson
Befh

Journalutdrag: skadespecifikation.

Styrhytten: Ett fönster, ordertelefonen,kompasstift och sten,kompassskyddet, tillhörande magnetmineskyddet.Uå styrhyttstaket: Naviz Azimuth, kompassstift och sten.
Karthytten: Pejlapparaten.
Befh daghytt:Ordertelefonen och skrivmaskinen.
Befh sovhytt: en lampkupa. I badrummet en spegel.
Telegrafhytten, Spegeln.
Salongspentryt: 8 ölglas,3 brännvinsglas,4 cognacsglas,3 portvinslglas, 3 rödvinsglas, 3 grogglas,17 vattenglas, 5 kaffe- & 3 thekoppar.
Mässpnetryt: 11 snapsglas, 9 ölglas, 9 kaffe-& 7 thekoppar.
1e styrmans hytt: Marmorskivan över elementet, spegeln.
23 styrmans hytt: Marmorskivan över elementet, lampkupan.
3e styrmans hytt: spegel och lampkupa.
Chefens hytt,stuerts hutt, styrmännens tvättrum: 3 st speglar.
2e maskinistens hytt: lampkupan.
Kockens hytt: Spegel, glashylla,2 dricksglas, medicinflaska.
STB gång midskepps: Lampkupan.
Däck: 6 st 500 W-lampor till mastljusen.
30 glödlampor över hela fartyget.
Ett stort antal klammor till magnetminskyddskabeln lossnat.
Läckor på ångröret till ankarspelet & 4ans STB vinsch
Maskin; Hydroforpumpens motstånd skadat. Läckage i stort antal rörflänsa

forts

ARALIZZ 9.10.43

Bordläggningen: Splittermärken på plåtarna förut om BB samt på stäven.
Med reservation för ännu ej upptäckta skador.
Danzig 12.10.43
Ivar Larsson
Befh

Crew (Hyreslista)

Befh Ivar Larsson
1e styrman Sven Pernbo
2e styrman Carl V.Blomberg
3e styrman Erik Mothander
Chief Armand Monsson
1e maskinist Tage Haglund
2e maskinist Gustaf Petterson
stuert Hilding Dehlin
Kock Oscar Andreasson.
Mässuppassare Gunnar Malmberg
Matros Ture Lagerstedt
Matros Edgar Persson
Matros Egon Andersson
Lättmatros Åke Rundström
Lättmatros Axel Johansson
Lättmatros Sven Appelgren
Lättmatros Erik Isaksson
Jungman Arne Nordin
Jungman Allan Johansson
Jungman Thure Melin
Donkeyman Gösta Johansson
Smörjare Karl Lundholm
Eldare Edvin Persson
Eldare Torsten Lindvall
Eldare Karl Hammarberg
Lämpare Nils Björkholm
Lämpare Albin Hansson
Maskinelev Bengt Olofsson

Besiktningsinstrument

Aanders Edgren besitigat 18.10.43 i Östra Beckholmsdockan,Stockholm. Följande reparerats vid Finnboda varv 18-21.10 sedan fartyget lossat lör 18.10. - 352 läckande naglar,25 meter växlar diktats på spridda ställen i botten. Förstäven fått splitterskada avputsad. De flesta övriga skador avhjälpts inkl kompassjustering och justering av ekolodet. Kostnad 7465:- Smärre bucklor i bordläggningen lämnats t.v Dessa skador åtgärdades i Öresundsvarvets docka i samband med andra reparationer 18.2.-8.3.44. Plåtar,spant och bottenstockar riktats på plats och 11 plåtar uttagits för riktning. Kostnad 32950:-

Assurans

SKN 27.1.44 till rederiet 11162:34
SKN 28.6.44 -"- 32950:-
11.7 44 -"- 4205:25 i slutlikvid
SKN till Edgren och Zander för besiktningar 804:65 Totalt: 49.122:24

Data Eget

Lastångare på 1995 brton byggd 1943 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål. Tillhörig red AB Arafart (A.R.Appelquist) i Stockholm.Systerfartyg till Arabritt, lev- 42.

5)

VISTEN 9.10.43

UNDKOMMIT DEN STORA U.S.8th A.F.-RAIDEN MOT GOTENHAFEN UTAN SKADOR

Journal

Lör 9.10 kl 05 anlänt till Gotenhafens redd. Kl 12.40 gavs flyglarm och några minuter senare siktades ett stort antal flygplan som flög in över staden och fällde bomber. Kl 13.15 exploderade två bomber i vattnet c:a 200 meter från Visten varvid fartyget skakades kraftigt.

Sön 10.10 Kl 13.50 lades konstgjord dimma över staden och då nytt flyganfall väntades hivades ankaret upp och fartyget gick c:a 1′ längre sydvart från hamnen. Kl 14.50 erhållit order genom lotsarna att genast avgå till Danzig emedan Gotenhafens hamn var förstörd genom bombardemanget. Kl 15 hivat upp och avgått från Gotenhafens redd.

Ombord 20.10.43

Sven Johansson 1e styrman

Tage Löfgren 2e styrman

T.G.Karlsson Befh

Inga skador enligt SÅAF P.M. 26.9.45

Avfört på SKN 30.11.45

Detaljer om Raiden se A.K.Fernström (systerfartyget Saxen se nr 6)

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1015 brton byggd 1921 vid Schichauvarvet i Elbing av stål. (Ex Alsen, Lotty Gabriele, Martha Halm) L.67,7 B 10,2 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co AB eftr (Bror Petterson) i Karlstad. Inköpt som Alsen mars 1931 från Red AG Phönix (Robert Bornhofen) i Hamburg. Ursprungligen byggd för Kölner Reederei AG i Köln som Martha Halm. Raised quarterdeckstyp med 4 luckor,2 master, en bompåle på förkant av lucka 3, 4 bommar. Aktermasten på akterkant av lucka 4. 550 ihkr. 1710 tod dw. 15.10.31 på resa Otterbäcken-Göteborg i urlast drev hon i hård vind i väntan på broöppning vid Trollhättan mot ett stenkar och fick maskinrummet vattenfyllt. En brandbil länspumpade och efter tätning gick Visten till Göteborg för dockning. - 28.3.41 råkade Visten på resa till Rotterdam med malmlast in i svår isskruvning i en isbrytarassisterad konvoj vid Ölands södra udde. Besättningen lyckades själv prov.täta läckorna men först 30.3 kunde 2 isbrytare få ut Visten på fritt vatten. Hon gick till Sölvesborgs varv. - Nyårsdagen 1957 på resa Rotterdam-Oxelösund med koks utbröt brand i brygghuset kl 03.55 i hårt väder med snötjocka 45′ NW Terschelling,trligen genom kortslutning i pentryt. Stuert Ove Pedersen,Middelfart.33 år, innebrändes i sin hytt och besättningen måste gå i båtarna .9 man togs upp av ms Visten, befhLars Wernås,Gtbg, 62 år och 1o man återvände ombord och återupptog bekämpningan av branden. 2 bogserbåtar kom till assistans på e.m 1.1.och släckte brandenmed vattenkanoner. Brygghuset totalt utbränt

VISTEN 9.10.43

och kolboxarna pyrde och gjorde det omöjligtatt komma ner i pannrummet. Visten inbogserades till ankarplatsen Vle Ree innanför Terschelling på kvällen och fördes den 19.1 till varv i Rendburg för reparation som tog 6 veckor. - I mars 1959 såldes Visten och systerfartyget Saxen (Ex Rolf, Liesel Halm) B 21 i Elbing till Donsö varv och slip för sammanlagt 190.000 och nedskrotades inom loppet av 3 månader.

6)

SAXEN 9.10.43

UNDKOMMIT DEN STORA U.S.8th A.F-RAIDEN MOT GOTENHAFEN UTAN SKADØR

Journal

Lör 9.10.43 kl 08 ankrat på Gotenhafens redd i väntan på lastning.Systerfartyget visten anlänt kl 05. Kl 13 bombarderades Gotenhafen av Amerikanska flygplan.Bomber föll ner i vatnet här och var bland de på redder förankrade fartygen. 7 bomber föll ner c:a 50 meter framför stäven på Saxen och explosionerna förorsakade kraftiga skakningar i fartyget, jättelika vattenuppkast och våldsamt lufttryck. Några skaodr inte kunnat upptäckas ombord.

Sön 10.10 Som ankarplatsen ansågs olämplig i händelse av att staden åter skulle bli utsatt för luftangrepp, lättades ankaret 09.35 och fartyget skiftades längre söderut på redden och uppankrades kl 10. Kl 14.40 fått order att fortsätta till Danzig och intaga lasten där. Lättat ankar kl 15 och avgått från Gotenhafens redd.

Lübeck 25.10.43

Knut Ohlsson
1e styrman

C.Olsson
Befh

Insänt av Ahlmarks till SKN 2.11.43
Inga skador enligt SÅAF:s P.M. 26.9.45
Avfört på SKN 30.11.45

Eget Data

(Lastångare på 1022 brton byggd 1921 vid Schichauwerft i Elbing av stål. L 67,6 B.10,2 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co AB Eftr.(Bror Petterson) i Karlstad. (Ex Rolf,Liesel Halm) 550 ihkr 1660 dw. Systerfartyg till Visten (Ex Lotty Gabriele, Martha Halm) Ursprungligen byggd som Liesel Halm för Kölner Reederei AG i Köln. Inköpt 1933 som Rolf av Ahlmarks. I mars 1959 såldes Saxen & Visten till nedskrotning vid Donsö Varv & slip för tillsamm-ns 190.000 kr. (Se Visten 9.10.43)

7) KOSTER 9.10.43

ETT AV 8 SVENSKA FARTYG SKADADE VID U.S.8th A.F. BOMBRAID MOT GOTENHAFEN

Journal

Lör 9.10 På Gotenhafens redd kl 13 kraftig luftbombning. 3 bomber slogner c:a 20 meter från STB bog och en bomb exploderade c:a 10 meter BB om akterskeppet. Bomberna kom alla samtidigt. Fartyget skakades hårt och befaras skräckningar ha uppkommit.

Stockholm 20.10.43

Sven Engström — 1e styrman
Carl Winberg — 2e styrman
Johann H.Åström — Befh

Besiktningsrapport

Ing.Sten Haeger besiktigat i docka vid Lindholmens varv den 25.4.44 Skadorna från bombfällningen inskränkte sig till STB bordläggning där bucklor och intryckningar uppstått i ett 10-tal plåtar i E.F.G-stråken. 3 plåtar måste förnyas,7 riktas på plats. 5 spant STB måste delvis förnyas och 5 riktas på plats Rep.kostnad 5710:-
Samtidigt reparerades en del isskador för 13300:-. Koster låg vid varvet 21.4- 31.5 44.

Assurans

SKN betalt 6279:83 till rederiet 31.8.45
SKN 16.10.44 ersatt SÅAF för besiktning 150:-

DATA

Laståangare på 985 brton byggd 1917 (Ex Thorunn) 1500 ton dw
Tillhörig And. Smith i Stockholm. Ingen historik.
16.8 44 låg Koster i Stettin under en svår bombraid men fick inga skador.

8)

OSTBRIS 9.10.43

TANKFARTYG I TYSK TIDSBEFRAKTNING SKADAT VID U.S.8th A.F. GOTENHAFENRAID.

Journal

Lör 9.10.43 kl 12.50 började luftangreppet mot Gotenhafen.Ostbris låg förtöjd längs kajen vid oljeanläggningen i Hafenbecken IV. Två bomber exploderade i vattnet c:a 25 meter tvärs ut från fartyget.Härvid uppstod kraftigt svall och fartyget lyftes och slogs våldsamt mot kajen så att bucklor slogs i STB sidan. På BB-sidan låg en oljepråm, "G.Ö.2" , vars skrov kom att skydda vår BB-sida mot splitterregnet. Pråmen kom dock i våldsam rörelse,slungades upp mot räcket,skrökte detta och slog bucklor i bordläggningen. Splitter och beskjutning anställde ytterligare skador. Fartyget kom i starka skakningar och det befaras attmaskinen delvis skadats. Jag förbehåller mig att få återkomma om de skador som ännu ej fastställts. Kompasserna ramponerades och rör lednibgarna i lasttankarna befaras ha fått skador men dessa har inte kunnat konstateras eftersom fartyget är delvis lastat. Fartyget lämnade varvet i nyklassat skick den 26.6.43. Besättningens sängkläder och personliga ägodelar voro uthängda på däck till vädring efter under föregående batt företagen vädring av deras hytter. Kläderna blev starkt nersmutsade av det med dy och kloakslam förorenade vatten som i kaskader vräkte över fartyget vid bombexplosionerna och en del kläder trasades sönder av splitter.

Gotenhafen 10.10.43

Sigfrid Knutsson
1e styrman

Richard Zedeler
Befh

Yngve Malmström
Övermaskinist

Förteckning över bombningsskador i Gotenhafen 9.10.43

4 splitterhål i BB bog, 2 hål i innerskottet till manskapets tvättrum. Ett hål i träpanelen i manskapsmässen och ett i värmeledningsröret i manskapets tvättrum samt på ett ångrör i befh bardum. Ett ventilglas krossat i färgskåpet i backen. Skotthål i skyddsduken på navigationshyttstaket. Ett skotthål i salongshuset. Inredningen i telefonhytten ramponerad. Samtliga glas i salongspentryt sönderslagna. Spegeln i befh sovhytt och en glasskiva i salongen krossade. Styr -& standardkompassen delvis förstörd. Fönstret krossat i BB navigationshyttsdörr.Livbåtsstormlejdaren sönderskjute Bucklor av splitter i aktermasten,topplanternans kabel avklippt.Ett hål i skorstenen, ett i sanitetstanken, ett i reservstyrapparaten. 50 glödlampor krossats ombord. Salongsradion skadad, 1e styrmans radio ur funktion. Glas & porslin krossats i befälspentryt. Befälets klosettskål spräckt liksom befh tvättfat. Livlinan till BB livbåt avskjuten.Glaset i strålkastaren krossats. Skyddsnätet till förliga däckssolen sönedrtrasat. Skivgattet till förliga masttoppen och förliga topplanternan sönderskjutna.Kompassens förstoringsglas spärckts. Besättningens kojutrustning och kläder delvis förstörts av splitter och smutsvatten.

Ombord 11.10.43

Befh

OSTBRIS 9.10.43

Glas -& porslinskross för 654:30

Stockholms Bosättningsmagasin enligt räkning till rederiet 8.11.43 till Ostbris levererat 64 vinglas, 18 Madeiraskålar, 18 champagneskålar, 18 seltersglas, 18 grogglas,54 dricksglas, 18 snapsglas.12 karaffer - allt till salongspentryt och till befälsmässen följande: 4 duss.tallrikar, 9 ovala fat, 6 karotter, 1 bringare, ett dussin äggkoppar,ett dussin kaffe- & ett dussin thegods, 2 kaffekannor,gräddkanna och sockerskål. Totalkostnad 654:30.

Besichtigungsbericht

Ingenieur M.Städter,Danzig, på uppdrag av Bergtrans besiktigat, dels 6.11 med last i Danzig-Neufahrwasser,samt dels utan last 2.12.43.

Es wurde folgendes festgestellt:

1 Scheinwerferglas zerbrochen, diam 300 mm.
1 Waschbecken & 1 Klosettbecken im Kapitänsbad zerbrochen.
Mehrere durchschläge an BB Back schergangsplatte nr 2.
In Mannschafts Waschraum 2 durchschläge im Eisernen Kammerlängsschott.
In Mannschafts-messe durchschläge im Längswand mit Kabelverkleidung.
In Mannsahaftswaschraum 1 Kupferrphr durchschlagen.
Im Kapitäns Baderaum verschraubung undicht an Zudampfrohr.
Im Färbekammer BB 1 Bullaugenglas von 200 mm diam gebrochen.
Schutzgitter aus Draht an der vorderen Deckslampe am Fockmast gebrochen.
Flaggenknopf vom Fockmast zerbrochen.
Eine kleine Beule im Fockmast.
Durchschlag durch splitter im Mittschiffsdeckshaus BB im bereich FT-raum.
Im F.T-Raum decksverschalung leicht beschädigtt.
Im Kapitäns Schlafraum 1 Spiegel 800x 500 mm zerbrochen.
Im Salon eine Tischplatte aus Glas 600x 600 mm zerbrochen.
Mehrere durchschläge im Segeltuchschutzkleid auf dem Peilstand an BB.
Peil- u.Steuerkompasss teilweise beschädigtt.
Fensterscheibe 800x500 mm in de BB Tür im Steuerhaus zerbrochen.
Kabel zur Topplaterne am Grossmast auf halber höhe beschädigtt.
Drahtrettungsleinean BB Rettungsboot gebrochen.
1 Loch im Schornsteinmantel u. im Fundament des Sanitätstanks.
1 Loch von 30 mm diam in der Steuerseule des Reservsteuerapparats am Heck.
50 Glühbirnen zerbrochen.
Radio in der Kammer des 1 Steuermann beschädigt.
Radio im Kapitänskammer beschädigt.
Reiseschreibmaschine leicht beschädigt.
1 Kieker beschädigt (1 Linse gebrochen)
4 kleinen Beulen an Scheergangsplatten BB und STB.
An STB vorne die hintere Schantzkleidung leicht verbogen.

Forts

OSTBRIS 9.10.43

Geländer BB hinten auf dem Hauptdeck auf 14 meter länge verbogen und 6 Stützen abgebrochen.
Leichte Beuke am Poophausfrontschott .
BB Mittschiffs aufdem Hauptdeck Flansch vom Klosettausgussrohr verbogen.
Im Masckinenraum an STB querab des Maschinenschachts die unterkante des Schergang über 3 Spantfelder verbeult u 2 Spanten verbogen.
Die Reederei behält sich eine Besichtigung im Dock vor,um eventuell eingetretene Bodenschäden Festzustellen. Danzig 3.12 43
M.Städter,Ingenieur.

Reparation vid Kockums

Ostbris besiktigades 10.7.44 i docka vid Kockums i Malmö av Ing Sten Haeger och reparationen gick på 17005:- kr
Ostbris låg vid Kockums 7- 24.7.44, avgick 1.8. Låg i docka 10-19.7.

Assurans

Fartyget assurerat i Tyskland. SKN betalat 1/200-del kasko = 230:-
Rederiets generalräkning 6.9.44 slutade på 25579:28.
Rederiet ersatt förstörda effekter med 1362:50 till 2 matroser och 3 motormän, samt 230:- kr till motorelev Herbert Månsson för en kstym och en filt. Jungman Yngve Olsson,Lättmatros K.Gammal och jungman R.Miirus inte fått ngn ersättning.

Inga data alls i arkivet

9)

HEDVIG 9.10.43

ETT AV 8 SVENSKA FARTYG BOMBSKADADE I GOTENHAFEN VID RAID AV U.S.8th A.F

Rapport

Lör 9.10.43 på morgonen i Gotenhafen förhalat till kolkajen för lastning. Kl 12.45 blåstes luftalarm och 12.45 kom första anfallet av stora formationer flygplan i klar sikt.Då var alla 6 i besättningen ombord. 10 minuter senare kom ett nytt anfall som var mycket gårt.Skepparn,bästeman och kocke sprang till skyddsrummet medan 3 man stannade kvar i skansen.Det blev många nedslag av sprängbomber i närheten, ett nedslag 20 meter akter om Hedvig sänkte ett tyskt tjänstefartyg och slog fullständigt sönder Hedvigs styrhytt,livbåten med dävertar och delvis akterspegeln och STB brädgång. Jagare staget sprängdees,flaggstången bröts av och alla 4 förtöjningarna slets av. Däckshuset akterut blev förskjutet och under däck slogs hela servisen sönder. STB bordläggning splitterskadad. Ingen av besättningen skadades. Hedvig kunda avgå från Danzig,dit hon omdirigerats, efter att ha lastat där istf i Gotenhafen. Hedvig lämnade Danzig kl 21 ons 13.10 med last av 217 ton kol till Härnösand. Djupg F 12'5''- A 12'5''. Resan gick bra till lör 16.10 kl 16.15 då Simpnäsklubb passerades och kl 19.10 Svartklubben med 5-6 knop. OSO frsik bris. Från Svartklubben styrdes i Gåsstensfyrens enslinje.Strax SO Stångskär passerades Hedvig på STB-sidan av ss N.J.Ohlsen av Marstal. Ingen signal för omsegling gavs av det danska fartyget. Kommen upp långsides Hedvig girade ångaren BB hän och av suget sögs Hedvig,trots att rodret låg dikt BB, mot ångaren som törnade mot Hedvigs STB bog.Klyvarbommen bröts av vid förstäven, STB bomtackling sprang, STB ankarstock bröts av ,STB brädgång trycktes in och bräcktes,svinrygg,reling och nagelbänk bräcktes även och STB kranbalk skadades. Enär Hedvig inte sprungit läck fortsattes resan till Öregrund där ankaret fälldes kl 22.15 Klar sikt rådde. Hedvigs lanternor brann klart. Den danska ångaren fortsatte sin resa utan att bry sig om Hedvig.Kollisionen inträffade 4 till 4½ minuter efter det första iakttagandet strax akter om tvärs. N.J.Ohlsens fart uppskattas till 9-10 knop.

Härnösand 8.11.43
Gösta Andersson
Befh

Crew List

Befh Gösta Ewald William Andersson, Sveagatan 64, Limhamn
Bästeman Olof Elvir Folke Andersson, Limhamn - Befhs broder.
Kock Hilding Andersson
Jungman Knut Gösta Bodén ,Säbrå
Jungman Jan Erik Torsten Otterstam, Gävle
Jungman Alf Dahlgren

HEDVIG 9.10.43

Sjöförklaring i Härnösand 10.11.43 kl 16

Lastägare: Coal & Oil Trading Co AB, Malmö.
Assuradör: Gauthiod,Göteborg & SKN.
Sakkunniga skriftligt förklarat sig inte ha några frågor att ställa om bombangreppet.
BefhAndersson: Vid lollisionen den 16.10 hade Hedvig gått under segel men även jaft motorn igång.Vinden varit stadig,inga kastbyar, en god bris. Avståndet mellan fartygen omedelbart före kollisionen varit 10 meter som högst. Ångarens höga fart och BB-gir orsakade kollisionen Farleden mycket trång, och kollisionen inträffade i den smalaste delen N.J.Ohlsen hade inte behövt gå just den farleden.
Bästman upphållit sig i styrhytten vid kollisionen.
Jungman Bodén likaså varit i styrhytten.
Jungman Ottersatm varit på fördäck.

KK memoriaa 8.12 43

1) Bombanfall av främmande flygplan vilka anställde stor förödelse i hamnen.

2) Det danska fartyget bar ensam skulden till kollisionen.Då farvattnet vid Stångskär är relativt trångt borde man ombord på N.J Ohlsen hava saktat ner farten och låtit Hedvig först passera farleden.

Ex Officio
Bo Bergström

SKNEIII 279

Besiktningsinstrument

3 magistratsbesiktningsmän i Härnösand 18.10.43 besiktigat Hedvigs bombskador i Härnösand. Följande skador konstaterats:
Livbåten, inköpt 1942,med fullständig utrustning,helt förstörd.Kostnad för en ny livbåt med utrustning kr 2310:- Därtill kommer förstörd krigsutrustning för 1500:- och 103:- för ny STB talja med block och löpare. (Haft en lånad livbåt på hemresan)
Livräddningsflotten: Proviantanken läck. Rep.kostnad 80:-
Styrhytten med mäss o pentry sönderslagen.Måste förnyas. 1200:-
Följande skador repareras för 3350:-:
STB dävert förnyas, BB dävert repareras, hackbrädan förnyas, flaggstången som brutits av förnyas med knopp,lina etc, Akterspegeln över skarndäck förnyas, Kajutan, som förskjutits,uppriktas och iordningställes, STB spegeltimmer,som bräckts,förnyas , STB ledstång & nagelbänk förnyas 5½ meter, 3 rutor förnyas i skylight och däckshus, STB halgatt akter och STB käring vilka båda bortslitits förnyas, däcket drives akter om kajutan samt på STB-sidan fram till däckshusets förkant.

Forts

HEDVIG 9.10.43

Mindre bombsplitterskador å STB bordläggning under vattenlinjen kan ej uppskattas förrän efter lossning.
I mässen sönderslogs mat-% kaffeservis,köksporslin,glas mm för 100:-
Följande återskaffas för 1095:-
Akterlanternan, jagarstaget,35 meter, en ny grästross och en förtöjningswire.
Lasten av stenkol ,217 ton , värd 13454 kr
Total reparationskostnad 9748:-

Ny besiktning 5.11.43

Efter reparation vid Öregrunds varv besiktigades Hedvig åter den 5.11.43
Hedvig legat där sedan 17.10 .

Assurans

SKN 9.11.43 betalat 50:7 till kapten G.Svanström,Öregrund,för besiktning.
SKN 10.12.43 till rederiet 9335:19 i ersättning.

Egna noteringar

Historik

Motorskonert 3-mastad på 162 brton byggd 1918 vid Dalaskärsvarvet i Bergkvara av ek och furu. L. 29.8 B 7,7 Tillhörig red AB Norrland (Axel Fredrik Andersson) i Härnösand som i jan 41 för 35000:- köpt Hedvig från ettpartreder i Öregrund med ingeniör Alarik OswaldArne Nilsson som huvudredare. Red AB Norrland lät kosta på skutan nytt däck, delvis ny bordläggning och garnering, ny skans, ny styrhytt och delvis ny rigg. Till Öregrund hade 3sk inköpts från ett partrederi i Ystad i april 1934. Hedvig byggdes i Dalanäsvarvets egen regi och sjösattes i okt 1917 utan ägare. Först efter att ha färdigställts såldes hon till i jan 1918 till red AB Svanehvit (Gust.Klarin) i Ystad. I maj 1922 såldes hon till John Andersson partrederi i Ystad och i juni 1925 blev Stud. Einar John Kviske redare. 1927 insattes en 2 cyl 92 hkr Jönköpingsmotor, förstärkt 1946 till 100 hkr. -23.7.33 sprang Hedvig läck 20′N Finngrundets fyrskepp och måste gå in till Karlshamn och täta sin propellerhylsa. - ~~2.8.47 k~~ I okt 1946 såldes Hedvig för 70.000 kr till konsul Nils Gerhard Birger Friberg i Visby och fick namnet Bandia. - Den 28.8.47 kom Bandia in till Visby och 17-årige jungmannen Bertil Gustafsson, Gammaltorp, fördes till sjukhus där man endast kunde konstatera att livet flyt.. Ynglingen, systerson till redaren, hade plötsligt fallit ihop på däck under segelsättning. - Mån 27.9.48 kl 00,50 på resa Stettin-Ystad med 212 ton kol kolliderade Bandia i tjocka 20′SW Ystads lysboj med plötsligt uppdykande ss Karhula av Lovisa på resa Kotka-Rouen med trälast. Bandia fick 7 bordstråk i BB låring bräckta och blev svårt läck men tog sig på handpumparna för motor in till Ystad kl 07 och en motorspruta sattes in. Sedan lossades lasten så att läckan kom över vattenlinjen. - 5.1.49 då Bandia låg i Kolberg försvann bästeman Juno Karlsson, Sandbäck, 29 år,spårlöst.

HEDVIG 9.10.43

Hans kropp hittades i mars 49 utanför hamnen. - I okt 1951 såldes Bandia till ett partrederi i Gravarne med skeppare Thore Ögård som redare och skeppare Karl Olof Andersson, Hunnebostrand, som hälftendelägare.
Ons 18.3.1953 på resa Menstad-Varberg med last av 220 ton salpeter befann sig Bandia 23' SO Tvedstens fyr, SO Langesund då eld utbröt i motorrummet.Hetta och rök drev ut besättningen på däck och efter en explosion som knäckte mesanmasten måste de 4 ombv kl 22.30 gå i livbåten sedan minst 2 passerande fartyg ignorerat deras nödbloss. I 3 timmar höll sig männen i nräheten av Bandia vars akterskepp lyste upp havet vida omkring.Vinden var ostlig, 2-4 Beaufort. Kl 01.30 kom skonerten Lille Baelt av Assens till undsättning. Först i dagningen då Bandia akterskepp bränts ner till vattenlinjen kunde Lille Baelt få över en bogsertross och försökte med 2-3 knop bogsera vraket in mot kusten. Kl 07.50 måste trossen kapas och kl 08 gick Bandia rykande och fräsande till botten på 200 meters djup 20' SO Rvedstens fyr,mitt mellan Hållö och norska kusten. De skeppsbrutna landsattes i Oslo,helt utblottade, och konsulatet ordnade tågbiljetter till Göteborg.Vid sjöförhöret förnekade jungman Leif Ståhlberg att han skulle ha rökt i motorrummet. Branden upptäcktes genom att motorn stoppade. Då skeppare Andersson öppnade motorkappen slog eld och rök emothonom. Bästeman var huvudredaren Thore Ögård. Den fjärde ombv var jungman Jan erik Olsson, Gravarne, 17 år. Jungman Leif Ståhlberg ,Vänersborg, 20 år hade smörjt motorn kl 21 och sedan tagit rorstörn.

MARIANNE 9.10.43

BESKÖTS UTANFÖR TRELLEBORG AV U.S.-PLAN PÅ VÄG ATT BOMBA GOTENHAFEN.

Journal

Lör 9.10 43 kl 12,då Marianne var på resa Emden-Oxelösund med kollast och befann sig i södra Östersjön utanför Trelleborg,besköts fartyget av amerikanska bombplan.Senare, vid grundlig undersökning,upptäcktes att ett vant till förmasten blivit sönderskjutet och ett hål uppstått i räcket.

Stig Schröder
1e styrman

Göteborg 9.3.44
Hugo Stolpe
Befh

(Insänt av Adolf Bratt & Co,Göteborg till SKN den 9.3.44)

Reparation.

Skadorna reparerades för 75:- vid Eriksbergs varv och SKN ersatte SÅAF med 50 kr den 1.3.45 .

Historik

Se Marianne 22.4.42

Övriga krigshaverier: 1.12.39 - bombad, 24.2.42 flygattack, 26.2.43 grundstötning och 9.10.43 flygattack.

SKNEIII 283

GG 104 LINGARD 11.10.43

MINSKADAD UNDER KRABBFISKE 7′ÖST LÄSÖ I KATTEGATT, INBOGSERAD TILL ÖSTERBY.

Rapport till SKN.

Mån 11.10.43 befann sig Lingard av Hönö på krabbfiske med kupor c:a 7′Ö. Läsö i Kattegatt.(En timmes gång öst Läsö) Under låg fart framåt pågick upptagning av de 120 kuporna varvid dessa voro placerade för om fartyget. Omkring kl 11.30 inträffade en minexplosion om STB strax för om fartyget som därvid lyftes nästan rätt upp och ner och kastades BB hän.Hela besättningen, 6 man, befann sig på däck men ingen skadades.Fartyget blev svårt läck varför kuptågen kapades och kurs sattes mot Läsö. Motorn arbetade c:a 4-5 minuter efter explosionen, våldsamt skakande eftersom bädden skadats, och stannade sedan av sig själv. Då fartyget trots handpumpning mer och mer vattenfylldes beslöts tillkalla hjälp från ett på c:a 4′från Lingard beläget okänt fartyg.Focken hissades därför på halvt och blossades med brinnande trassel,allt dock utan resultat. Besättningen stannade ombord väl en timmes tid och försökte hålla fartyget flytande med däckspumpen. Detta lyckades emellertid ej. Vattnet steg mer och mer och då fartyget blivit till hälften fyllt rodde besättningen i livbåten bort mot den plats där man trodde sig skola finna GG 879 Wilma av Hyppeln som bedrev samma fiske som Lingard. Efter att ha rott c:a 1½ timma påträffades Wilma som omedelbart gick ner till Lingard som fortfarande flöt men nu nästan helt vattenfylld. Fribordet var endast 1-1½ fot. Segelduk och wirar drogs under förskeppet och 4 man sattes in med pytslangning och vid däckspumpen. Därefter bogserades Lingard av Wilma mot Österby hamn på Läsö och sattes där på grund vid 17-tiden. I Österby lånades en större motorpump från land och med biträde av 20 man från befolkningen på platsen och besättningarna på Wilma och Lingard samt GG 845 Dolly av Hyppeln pågick länsning av Lingard hela natten med den lånade pumpen, Lingards däckspump och upplånade spänner. Sedan Lingard härunder bogserats allt längre in mot land och läckaget så småningom tätats något genom tång och sand,lyckades man slutligen tis morgon 12.10 få fartyget läns. Kl 07 avgick Wilma och Dolly från Österby med Lingard under bogsering och kom vid 11-tiden till Hönö Klova där fartyget omedelbart sliptogs vid J.W.Bergs varv.Under bogseringen hölls Lingard något så när läns med pump för vilket 8 man voro ombord på fartyget.

Hönö 20.10.43
Ragnar Olsson
Befh på Lingard.

Besättning:Valfrid Olsson, Eskil och Amandus Olsson, Gert Johansson och Ewald Karlsson.

Besiktningsinstrument

Marindir. Allan Zander besiktigat 13.10 på Berg & Johanssons slip,Hönö. Bordläggningen: Ett större antal nåt & laskar under vattenlinjen skräckta

GG 104 LINGARD 11.10.43

och läck,särskilt förut, där drevet i en del nåt om STB tryckts in och om BB tryckts ut ur nåten,ävensom akter under motorrummet där nåten var hårt skräckta. Cementpluggarna över praktiskt taget alla spikar under VL skräckta, ett antal bortfallna och spikarna skräckta.
C:a 160 nya genomgående bultar måste insättas i bordläggningen i vardera sidan. Bottencementen som var armerad med järnkrampor och uppblandad med sten hade helt brutits sönder och slagits upp.

Däck: Något skräckta, särskilt i sidorna .En däcksplanka STB om styrhytten delvis upptryckt ur däck,växelhustes kåpa å spelet bräckt på 2 ställen,en ledarrulle för snurrevadståg gått överbord,handlod med lina gått förlorat,kompassen lösslagen och upphängningen bockad, hål upptagits för länsning i däcket omedelbart för om motorkappen.

Skans & kök: Skansdurken sönderbruten och uppslagen,bänkarna delvis trasiga,akterskottet med dörr skärckt o delvis trasigt.Kamin och kokställ sönderslagna liksom delvis kökseffekter. Färskvattenstanken (1000 liter) i köket STB läck.

Lastrummet: Durkarna uppslagna och underlagen delvis bräckta,ett träskott STB lösslaget,spikar skräckta i bottengarneringen.

Maskinrummet: Järndurkarna uppslagna och skadade, bänkar och förrådsskott skräckta,förrådsdurken uppslagen. Brännoljetankarna skakat loss och förskjutit sig,fyllnadsrörens beslag i däck ryckts loss, en FW-tank läck ett porslinstvättställ spräckts. Motorns bottenram helt sönderbräckt om STB så att motorn sackat ner.Foten till reverseringsstativet bräckt och den el installationen vattenskadad.

Redskap: 90 hummorkupor med tåg måste kvarlämnas på olycksplatsen.Värda kr 1335:-

Reparationen kostat 11.575 kr.

Lingard sliptogs 12.10,sjösattes efter prov. tätning 18.10 för uttagning av motorn,låg sedan åter på slip 23.10-30.10, arbetena klara 5.11.43
Motorns bottenram samt växelhuset och överfallet för ramlagret närmast motorn måste förnyas,liksom reverseringsstativet. Propelleraxeln uppriktats.
150 löpmeter däcksnåt drevats mm.2 nya durkbärare i lastrummet. Nu korkmatta i Skansen och i köket. I köket förnyades en kok- och en kaffekittel i aluminium, 3 emaljerade blecktallrikar,saltakret, en skopa, en spann,en lerkruka och sopskyffeln.

Extra reparation av propellerhylsan

Lingard gick åter ut på fiske 6.11.43 men läckte då i akterskarpen.Den 24.1 1944 liptogs hon och då konstareades att det var propellerhylsan som läckte eftersom hylsröret- troligen vid minexplosionen- bräckts tvärs av vid hopsättningen inuti akterstäven. Nytt hylsrör var insatt 29.1.44
Kostat SKN 322:96.

GG 104 LINGARD 11.10.43

Bärgarlön

Lingards skeppare skrev till SKN 10.12 43 att Wilma begärt 5000 i bärgarlön och att Wilma och Dolly gemensamt begärt 3000 för bogswringen till Hönö, alltså totalt 8000:- kr.
Wilmas skeppare, Adolf Adolfsson i Hyppeln, accepterade 20.12 43 SKN:s anbud på 4000:- för bärgningen av Lingard och 1000 kr vardera till Dolly och Wilma för bogseringen Läsö-Hönö.

Assurans

SKN 3.12 43 till Allan Zander 523:20 för besiktning
SKN 17.12 43 till Lingards ägare 11575:- för reparationen.
SKN 27.12 43 Bärgarlön till Georg Edvardsson på Dolly och Adolf Karlsson på Wilma 6000:- i bärgarlön och 1190 för förlorade redskap.
SKN 6.11.44 till Lingards ägare 322:96 för propellerhylsa.

Svenska Västkustfiskaren febr. 1944

"En mina följde med Lingards trål upp och exploderade alldeles intill båtsidan. Båten överöstes av vatten,skakades kraftigt och sprang läck menman lyckades ta sig iland. Lejdaren till maskinrummet,som var fast med ordentliga träskruvar,slets loss och hamnade invid skottet.Också Cyrene och Suecia från Hönö Röd råkade samtidigt ut för liknande händelser,liksom Arizona av Hönö Klova och Ella av Styrsö-Tången.De hade dock alla turen att båtarna inte sprang läck. 8 båtar förlorade denna gång sina redskap i monorna.Beltana, Elise och Disa av Hönö Klova måste kapa redskapen sedan de fått minor i dem.

Eget Historik

Motorfiskebåt på 44 brton byggd 1938 i Skredsvik av ek och furu. Levererad i maj 1938. L 17 B. 5,7 Tillhörig Knut Walfrid Olsson i Hönö Röd. 75 hkr motor. Minskadad 25.1.41 i Skagerack och blev därefter driven och reparerad vid J.W.Bergs varv på Hälsö. 115 hkr motor 1949,160 hkr 1958.

Ingen sjöförklaring

På KK FcIII saknas Lingard helt i vol 97 där hon borde ha funnits. Ingen sjöförklarign avgavs alltså.

Se Lingard 25/1 -41

MATHILDA 17.10.43

4-MOTORIGT BOMBPLAN I LÅGANFALL VID BORKUM - FLYGTORPED MISSAT AKTERN.

Journal

Lör 16.10.43 kl 12 avgått från Delfzijl med full kokslast för Gävle, under lots ledning. Kl 14.20 ankrat på Borkum redd i väntan på konvoj och fått tysk marinofficer ombord. (Rapport sid 2)

Sön 17.10 03.25 lättat ankar och fortsatt under lotsens ledning. Kl 05 lämnat lotsen vid ett lotsfartyg utanför Borkum och fortsatt under marinofficerens anvisningar. Kl 07, då fartyget befann sig utanför Borkum Bankarne, blev det direkt anfallet av ett större 4-motorigt bombplan som kom på mycket låg höjd och styrde rätt på fartygets STB sida. På grund av den täta disiga luften upptäcktes ej planet förrän det var c:a 2 båtlängder från fartyget. En torped fälldes från planet samtidigt som fartyget besköts med flera kanoner och kulsprutor.Kulorn veno över kommandobryggan som eldkvastar.Rodret lades hårt BB för att om möjligt undvika torpeden.Torpeden strök förbi c:a 5 meter akter om fartyget. Sedan slogs det stopp i maskinoch back och fartyget lades så att STB sida kom i lä av sjön,varefter fartygssidan undersöktes.Det befanns ett mindre skotthål som gått rättigenom bordläggningen in i kolboxen, samt ett större hål ,antagligen förorsakat av en granat,som även den gått in i kolboxen.Båda hålen voro ovanför vattenlinjen och blevo i hast tätade med träklossar och kilar och resan fortsattes. Fartyget eskorterades av tyska krigsfartyg. Senare upptäcktes en buckl i vattenlinjen samt flera skottskador på däck. En granat gick rätt igenom järnskottet in i båtsmans hytt, igenom ett klädskåp och vidare igenom järnskottet till pannrummet där den exploderade. I båtsmanshytten blev soffan och klädskåpet med innevarande kläder förstörda och en spegel och en lampa krossades. Båda eldrumsluftrören blevo sönderskjutna och flera skotthål i skottet till styrhytt och brygga. Befh och marinofficeren voro på bryggan och sågo då torpeden fälldes och torpedbanan som såg ut som den skulle träffa fartyget akterut. Marinofficeren blev skadad (glassplitter) i ansiktet men ingen av besättningen skadad Rännstenar och tankar pejlades sedan varannan timme men inget läckage förmärktes. Kl 16.15 erhölls lots vid Elbe I fyrskepp. Kl 18 avlämnat marinofficeren vid Cuxhaven. Kl 21.30 ankrat utanför Brunsbüttel för att invänta dagsljus för avmagnetisering.

Mån 18.10 05.40 lättat ankar och gått in i slussen där fartyget förtöjdes, 07.30 haft besiktning av skadorna. 08.15 var fartyget förtöjt vid pålverket i väntan på avmagnetiserring.Besättningen tätat skadorna i bordläggningen med träkilar och talg.Efter besiktningen erhållit sjövärdighetsbevis för att fortsätta resan. Möjligen har flera skador

MATHILDA 17.10.43

kunnat uppstå som ännu icke kunnat upptäckas.

J.A.Månsson Ie styrman — Algot Persson 2e styrman — Brunsbüttel 18.10.43 Oscar Öhrström Befh

ons 27.10 kl 18.15 avgått fråb Gävle i barlast destinerad till Luleå.

Tors 28.10 Upptäckt att avloppsventilen i sidan från befälets wc blivit läck ochhar förmodligen skadats vid beskjutningen av U.S bombplan den 17.10, men ej kunnat komstateras på grund av i boxen varande Kokslast.

Rapport om sjöolycka

Avgick Delfzijl lör 16.10 destinerad till Gävle.Rumslast: 1309,40 ton koks Däckslast 204,20 ton koks till 3 meters höjd på fördäck och 2,8 meters höjd på akterdäck, stöttad med stöttor & koksnät. Djupg F 15′1″ -A 17′ 192 ton vb. 18 ombv

Flyganfall 17.10 kl 07 utanför Borkum Bankarne i SO vind ochsjö,disigt väder, dålig sikt. Befh på 2e styrmans vakt. Utkik på backen.Ingen av besättningen skadad. Tysk marinofficer lindrigt skadad. Div skador på fartyget förörsakade av maskingevärsskott samt 2 granathål, ett till kolboxenoch ett till båtsmans hytt.

Hälsingborg 17.12.43
Oscar Öhrström
Befh

Brev från befh till KK den 18.12.43

U-tecknad beder härmed vördsamt få översändabegärda rapport om sjöolycka. Den borde ju vara insänd för länge sedan,och beder jag vördsamt om tillgift för dröjsmålet.Jag beder ävenledes få framföra som orsak till min försummelse,att jag endast var vikarierande befh och måste avmönstra i Gävle varfför tiden var alltför knapp eftersom jag då hade alla redovisningar, av- och påmönstringar av besättningsmän mm Då jag inte hörde från rederiet antog jagatt ~~rederiet erhållit blankett till rapport och en anmodan~~ den ordinarie befh /min brorson / hade insänt rapporten.Allt som behövdes för ifyllande av rapporten står ju i skeppspappren och i skeppsdagboken. Jag haridag erhållit av rederiet blankett till "Rapportom sjöolycka" och en anmodan att insända densamma fortastm öjligt. Samtidigt en vördsam fråga - Är det nödvändigt att sjöförkåaring över händelsen göres? I så fall blir det nog svårt, emedan de flesta besättningsmännen nu äro avmönstrade och man ej vet var de finnes. - I sammanhang med det i rapporteninförda jounalutdraget borde jag kanske anföra mera om händelseförloppet.

Dåjag först såg flygplanet, trodde jag, att det var ett tyskt minsveparplan emedan det gick så nära vattnet. Så ändrade det sin kurs rätt på oss,varför jag ögonblickligenkommenderade rodret "Hårt BB, kvickt!" Samtidigt skrek

MATHILDA 17.10.43

marinofficeren:" Ein Americano!" och så stöp han i däck,träffad i huvudet. Om vi inte hade lyckats svänga BB så kvickt hade torpeden säkerligen träffat fartyget.Som väl var höllo vi just då på att forcera med högsta möjliga fart. - I hopp om att Herrarna har överseende med mig tecknar jag med

utmärkt högaktning

Oscar Öhrström

Crew list

Befh Oscar Sigfrid Öhrström, Stampgatan 17, Hälsingborg 16.9.01 (27.10.41)
Ie styrman J.A.Månsson
2e styrman Algot Persson
Ie maskinist Johan Algot Åkesson, 22.7.93 Nora, Vml.
2e maskinist Anders Edwin Hansson
Stuert Per Hugo K.Persson, Virserum, 12.10.17
Koch Knut Algot Åström
Matros Harry Gustav Rickard Magnusson
Matros Henry Ernfrid Skärström
Båtsman ~~Algot Holger Persson~~ Rolf Sömoe
Lättmatros Hilding Herdin Andersson
Lättmatros Oscar Arne Eliasson
Jungman Axel Henry Jönsson
Donkeyman Gustaf Laurentius Edlund
Eldare Johan Efraim Johansson
Eldare Carl Eugen Albert Bystedt
Eldare Ture Werner Karlsson
Lämpare Nils Erik Hemfrid Gren

Ingen sjöförklaring

KK 12.4.44 tillskrivit rederiet med förfrågan huruvida sjöförklaring verkställts och fått svar, Norrköping 14.4.44, att " någon sjöförklaring har ej gjots av Mathilda i denna angelägenhet, och har ej heller påfordrats av assuradören SKN. SKN har ersatt skadorna med kr 1777:78 plus 200 kr för båtsmans fördärvade kläder. " Högaktningsfullt Åke Danielsson

---

SKNEIII 280 Sjövärdihetsbevis

Av i Brunsbüttelkoog 18.10.43 utfärdat Seefähigkeitsattest framgår att ett hål med 20 cm diameter och ett hål med 5 cm diam. uppstått i bordläggningen STB, det ena en meter över vl,det andra 1,70 meter över vattenlinjen. "Beide Löcher wurden durch Holzpropfen gut gedichtet, so dsaa wegen die weiterfahrt des Schiffes keinerlei bedenken bestehen. Das Sciff ist dicht! Ruder und Maschine arbeiten einwandfrei."

MATHILDA 17.20.43

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning ägt rum vid kaj i Gävle 24.10.43 då fartyget lossade sin kokslast.

STB bordläggning: I plåt nr 7 i berghulssträket en djup buckla
I stråket därunder plåt nr 8,ett20 mm kulhål
I ståket därovan,plåtnr 7,ett projetilhål 50 mm diam med uppfläkta kanter.
Däckshus mm: Genom STB långskeppsskott i däckshuset har en projektil av mindre kaliber inträngt, passerat båtsmans xxxxxxx hytt från överkant av soffans ryggstycke, där garnering och soffklädsel söndertrasats,till och genom klädskåpsdörren,fortsatt genom långskeppsskottet mot maskinkappen invid tvärskeppsskottet och nedgången till pannrummet,varvid sistnämnda skott startats mellanhyttdörren och maskinskottet. Slutligen hadeprojektilen träffat tvärskeppsskottet ifråga som bucklats utan att brista.Oljehuset till en skottlampa av mässing samt ett spegelglas c:a 230 x 150 mm i hytten jade krossats.
En projektil gått igenom ochfläkt upp eldrumsventilatorn Stb.
4 projektiler, varav 3 av mindre kaliber, gått igenom BB eldrumsventilator
Främre skorsstensstaget om BB fläkts upp av en skottskada
Hål efter 4 projektiler i skyddsklädseln kring styrhytten.Projektilerna kvarligga antagligen i sanden innanför klädseln..
Permament reparation inte kunnat utföras i Gävle utan att fördröja fartyget. Skottskadorna därför svetsats eller pluggats t.v
Prov.rep kostat 475:- plus 7:- för rep av fotogenlampa.

Reparerat vid Kockums

Mathilda 18.2.44 anlänt till Kockums och reparerat där 19.2- 7.3.44
Kostnad 1215:-

200:- till båtsman

Båtsman Rolf Sömoe fick en kostym värd 150:- och en regnrock värd 50:- sönderskjutna i klädskåpet. SKN ersatt 4.12 43 med 200:-

---

Försäktingar

SKN 30.10.43 150:- för besiktning till hamnkapten Fagerlind,Gävle
SKN 4.12 43 200 för effekter till rederiet
SKN 21.3.44 till aasuransdiektör Kihlbom,Malmö 120 :- för besiktning
SKN 5.4.44 Till rederiet 1777:78 för skada & kostnad

Eget Historik

Lastångare på 1277 brton byggd 1902 i Middlesbrough av Stål (Ex Titti, Anna Hermine) L. 69.3 B 10,6 Tillhörig Åke Danielsson i Norrköping.

MATHILDA 17.10.43

Inköpt som Titti c:a 1916 från Red AB Malmö (O.H.Wiens) i Malmö
650 ihkr 1900 dw
(BOMBAD 28.12.41 i EMDEN)

GRANÖ 19.10.43 100% krig

FINSKA SS CASTOR SATT PÅ GRUND EFTER MÖRKLÄGGNINGSKOLLISION VID ELBE III

Rapport

Tis 12.10.43 avgick Västerås destinerad till Delfzijl med rumålast av 3108 ton järnmalm. Djupg F 19'3" - A 19'3" 22 ombv.

Tis 19.10 kl 03.48 vid Elbe III fyrskeppsboj kolliderat med ss Castor av Helsinki. SO bris, ingen sjö, mörkt, dålig sikt. På bryggan befh och B.O H.Püschel från Begleitdienstkommando Cuxhaven. Utkik på backen. Castor sattes på grund och sjönk. Ingen skadad. Granö fått förstäven vikt 70° över åt BB. Antaglig orsak till olyckan: Fel på styrledningen och stark ström. Castor iakttogs först 2 minuter före kollisionen rätt förut, liggande för ankar i strömriktningen (Flodtid). Granös fart var c:a 6 knop, kursen obestämd, samlägg för konvoj. I kollisionsögomblicket stävade Granö ungefär N 22° W . Castor låg till ankars i strömmens riktning. Båda fartygens lanternor voro avskrärmade enligt tyska föreskrifter.

Bremen 22.10.43
A.E.Andersson
Befh

Journalutdrag

Tis 12.10 kl 10.45 avgått Västerås.

Mån 18.10 kl 16.40 lämnat lotsen vid Elbe III fyrskeppsboj. Ankrat kl 17 på order från konvojledaren. STB + 60 famnar.

Tis 19.10 kl 030.30 hivat upp och avgått på order av BO, H.Püschel. Mörkt SO vind, disig luft, dålig sikt. Före avgången rundkördes roderledningen som vanligt utan att något fel förmärktes. Efter ankarets upphivande kl 03.42 gavs sakta fram i maskin och efter 2 tidsminuter full fart. Efter ytterligare 2 minuter gavs order om BB roder för att undvika framför liggande båt, men hade rodret då låst sig och kunde inte fås längre än till midskepps. Strömmen löpte i fartygets tvärskeppsriktning och då fara förkollision uppstod slogs omedelbart stopp och full fart back i maskin och fälldes STB ankare med c:a 30 famnar kätting. Backningen pågick i 2 minuter. Trots detta gick det inte att få stopp på fartyget utan gick det med c:a 2 knops fart på den framförliggande ångaren som träffades något akter om midskepps på BB sida av Granös stäv. Ångaren var Castor av Helsingfors på rresa Bremen-Östersjöhamn med last av 1450 ton glauber salt. Efter uppankring bredvid Castor anropades Castor men förnekade att hon behövde assistans, men att hon tog in vatten och förmodligen måste sättas på grund, vilket också skedde. Efter kollisionen observerade att Castors BB livbåt huggit ur den förliga taljan så att båten hängde i aktertaljan. På grund av mörkret var det svårt att avgöra vilka skador Castor fått. Efter att ha kvarlegat tills Castor avgått, skiftades ankar-

GRANÖ 19.10.43

plats och kvarlåg Granödär till dagningen då lots erhölls och fartyget återvände till Cuxhavens redd där det uppankrade kl 09.10. På Granö bräcktes stäven på 2 ställen och uppbuktades stävplåtarna samt sprang övre ochundre förpiken läck och vattenfylldes. Stäven veks över 70° åt BB.

Ons 20.10 legat till ankars hela natten. Kl 09.30 kom Lloyds ombud i Hamburg,herr F.Ohlzen,ombord för besiktning och utfärdade sjövärdighetsbevis för resans fortsättande till Bremen för lossning och reparation. Kl 11.05 avgått från Cuxhavens redd med lots ombord.

Bremen 22.10.43
Befh

Maskindagboken

Tis 19.10 börjat värma maskinen 02.30. Klart i maskin 03.30 Sakta framåt kl 03.42. FF 03.44 St 03.46 FB 03.46 Stopp 03.48 Omkring 03.48 förmärktes en hård stöt i maskinrummet.

Bremen 22.10.43
Befh

Crew List

Befh Allan Engelbert Andersson, Kyrkogatan 10,Öregrund,10.10.95 (7 år ombord
1e styrman Karl Theodor Liljeblad, Södertälje, 9.11.90
2e styrman Gunnar Lundquist, Stockholm, 5.12 88
Chief Erik Svensson, Sirmrishamn , 7.12 86
1e maskinist Petrus Johannes Lundh, Kärrgruvan, 4.6.97 (4 år ombord)
Stuert Robert Laurentius Björn, Valbo, 26.8.85
Kock Karl Peter Hölbel, Göteborg, 9.1.01
Mässuppassare Anders Walter Gustafsson, Stockholm, 29.1.23
Timmerman Arvid Albert Haglund, Sthlm, 8.8.91
Matros Levi Nikolai Gustafsson, Brändö,Finland, 18.6.17
Matros Oscar Herbert Pettersson, Hudiksvall, 6.10.13
Lättmatros Sten Tore Wallerskog, Sthlm, 12.9.14
Lättmatros Nils Gunnar Pyk, Eskilstuna, 6.8.17
Jungman Karl Evert Bergström, Avesta, 30.6.26
Jungman Bo Henning Söderberg, Härnösand, 24.1.25
Donkeyman Agne Natanael Kortz, Häslöv, 30.12 11
Smörjare Olof Leonard Johansson, Göteborg, 25.3.91
Eldare Gustaf Alexius Svensson, Stockholm, 17.7.93
Eldare Erik Anton Larsson, Njutånger, 27.6.04
Eldare Gustaf Helmer Olsson, Bollnäs, 29.12.14
Lämpare Karl Erik Bergström, Piteå, 2.11.18
Maskinelev Karl Tage Andersson, Kalmar, 31.3.00

===================

GRANÖ 19.10.43

Sjöförklaring i Stockholm 18.11.43 kl 14

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno:inga frågor.
Dir.Harry Svenne för SÅAF.

Befh Andersson: Vid ankarlättningen 03.42 den 19.10 rådde stark ingående flodström som pressade fartyget över åt STB. Sakta fram slogs i maskin och 2 minuter senare full fart.All navigering leddes av Begleitungsofficeren Püschel och manövreringen skedde till samling i konvoj. Befh,BO och rorsman på bryggan. 1e styrman och matros Petterson var på backen för ankarets upphivande och klargöring efter detta. Kl 03.46 observerade befh en framför liggande ankarliggare med starkt avbländade lanternor och meddelade BO som då beordrade BB roder. Rorsman rapporterade då att rodret inte orkade över utan stannade midskepps.Befh, som såg att en kollision var oundviklig eftersom strömmen hela tiden satte Granö över åt STB, ingrep nu i navigeringen och slog full back men på det korta avståndet kunde fartyget inte stoppas utan Granös stäv träffade med C:a 2 knops fart den andra ångaren något akter om midskepps BB. Ångaren var Castor av Helsingfors ((1225 brton byggd 1906 i BergenL.72 B.10 tillhörig Finska Ångf.AB)) Ankringen vid Elbe III fyskeppsboj skedde på order av konvojledaren och hade under vanliga fredsförhållanden aldrig ägt rum. Granö måste nu lämna sin ankarplats trots mörkret för att under de nu rådande korta dagarna hinna tillryggalägga distansen mellan Elbe I och Borkum och få skydd av dagjaktplan. Olyckan orsakades av total mörkläggning, avbländade lanternor och att BO skötte navigeringen enligtde order han erhållit av Marinmyndigheterna.

1e styrman Liljeblad: Sysselsatt med abkarets upphivande på backen. Därunder hade befh ropat till honom från bryggan att gå akteröver och undersöka rorledningen.Gått akteröver och lyst längs rorledningen med en ficklampa. Härunder inträffade kollsionen.

Lättmatros Pyk: Till rors. Rodret inte gått att vrida längre än midskepps.

KK memorial 15.12.43

Orsak: Fel på styrledningen i förening med starkt rinnande flodström och total mörkläggning,varunder ankar-och navigeringslanternorna voro mycket avskärmade,förorsakade ombordläggningen. Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 280 Telegram

Från Befh till Rexbolaget,avsänt Cuxhaven 19.10 kl 11.45

Granö nach kollision mit finnen Castor nach Cuxhaven zurückgekehrt punkt Vorsteven gebrochen und eingedrückt, Vorpiek leck. Castor in Elbemündung an Grund gesetzt punkt. Versuchen nach Notreparatur durch Klasse Seefähig-

GRANÖ 19.10.43

keitsattest nach Bremen und Schweden zu erhalten.Besichtigung morgen vormittag Kaskoagenten Hamburg benachrichtigt

Dito, avsänt Cuxhaven 20.10 kl 12.45

Nach Bremen abgedampft. Dort erneute besichtigung und provisorische reparatur Castor jetzt nach Cuxhaven eingebracht

Telegram till SÅAF från Sjöassurans,Helsingfors 21.10

FÅAB:s ss Castor påkörd av sv. ss Granö utanför Cuxhaven. Castor sjönk grunt vatten men är nu bärgad och införd Cuxhaven.Vid kollisionen låg Castor för ankar.Granö på väg till Bremen.För undvikande beslagläggning anhåller FÅAB att ni ställer nödig garanti. Om så önskas är de villiga lämna motgaranti Castors vidkommande.Vänligen telegrafera =Krause Sjöassurans.

Max Doflein,Bericht 21 & 28.10.43

Doflein själv "intervenerat" i saken 20-21.10 i Cuxhaven.Granös förpik vattenfylld men fått Lloyds attest att gå till Bremen för beslut där om nödreparation.Granö avgått kl 11.20 den 20.10 till Bremen.
CASTOR fått betydande skador i rum 3 BB,en spantlängd från maskinskottet Genom en vertikal reva i bordläggningen vattenfylldes rum 3 och c:a 500 ton gkaubersalt förstördes i detta rum.Intryckningen i sidan gick från bryggdäck ner till slaget. BB aktre dävert slagits av och BB livbåt blivit so "schwer gequetscht" att den måste förnyas.För att inte Castor skulle sjunka på djupt vatten lät befh sätta henne på grund vid Hundeloch i Unterelbe.Bugsierüs Hero gått ut, tätat läckan under vl och fört Castor till Fischereihafen i Cuxhaven dit hon kom kl 10 den 20.1i. Här måste pumpbåten Komet sättas in för att helt länsa lastrummet så att en cementkista kunde byggas för läckan som nödreparation. Ingen möjlighet att ordna med dockning i Hamburg eller Kiel.För nödreparationen måste ett hål på 1½ kvms brännas i däck för att komma åt läckaget och gjuta in cement. Reparationen tar 2 dygn. Sedan kan Castor gå till Finskt varv. Castor avgick 27.10 kl 12 till Åbo för lossning av sin saltlast.
Bugsier tagit RM 45000 för bärgningen av Castor.

SÅAF:s besiktningsrapport för Granö

Allan Zander 13.11.43 besiktigat Granö vid Ekensbergs varv.Sthlm,dit Granö anlänt 12.11 för reparation.4 Bogplåtar måste förnyas om STB och 6 om BB, ytterligare 6 plåtar rikats på plats och stäven kapas,losstagas Rikats, svetsas och återinsättas.Ett luftrör till förpiken förnyades. Huvudpådraget till stora maskinen måste lossatags och ompackas.
Rep.kostat 22910:- och var klar den 29.11.43

SÅAF:s generalräkning 8.5.44 slutade på 200.882:- kr

================

GRANÖ 19.10.43

Zusätzliche Bestätigung meines Berichtes betr. Kollision des schwed.D. "Granö" mit dem zu Anker liegenden finn.D. "Castor" auf der Elbe am 19.Oktober 1943.

Ank. 2.III.1944

Jch bestätige hiermit, dass nach Aussage des Kapitäns die Ruderleitung durch eine ins Rudergestänge gewickelte Persenning unklar geworden ist.
Jch selber habe die Unklarheit nicht gesehen, sondern der Kapitän hat mir später die Stelle gezeigt.

Cuxhaven, den 16.Februar 1944.

H. Püschel
Sdf. (Lt.z.S.)

Für die Richtigkeit!
Cuxhaven, den 16.Februar 1944.



Begleitdienstkommando
Cuxhaven
Auf Befehl!
Oberleutnant z. See u. Schiffsoffizier

Castors bärgning och last.

Castor var på resa Bremen-Kemi med last av 1450 ton Glaubersalt och låg till ankars vid Neuwerk fyr kl 03.50 den 19.10 då Granö rammade henne BB strax akter om maskinskottet och en svår läcka uppstod. Castor lättade omedelbart ankar och styrde mot grundare vatten för att sättas på grund c:a 1,5 sjömil från ankarplatsen där hon tog botten med 18′ vatten i aktern och 13′ i fören. Sedan dykare tätat och vattnet länsats ur rum 3 fördes hon in till Cuxhaven för tätning. Castor kom till Åbo 31.10 och togs 11.11. på slip vid Crighton-Vulcans varv. Reparationen var klar 25.11 och ksotade 847.325 Mark. -Lasten var försäkrad för 2.400.000 Mark. 439 ton salt i rum 3 hade smält samman och måste sprängas och huggas bort undan för undan Lossningen kostade 67800 Mark. Finska Sjöförsäkringsbolaget utbetalade 725.942:65 Mark för skada på lasten men sålde skadat salt för 190.495 Mark

Brev från SÅAF till FÅAB i Helsingfors 25.4.44

Det har till fullo styrkts att den av Eder omnämnda presenningen (se ovan) endast legat löst över styrledningen och inte på något sätt inverkat på

GRANÖ 19.10.43

styrförmågan. Vidare har det styrkts att rodret icke låst sig,utan att rodret på grund av strömmens inverkan icke orkade över.Med anledning härav kommer denna sak att falla under Granös Krigsförsäkringsgivares ansvar,dels, och i första hand på grund av att naivigeringen ombord sköttes av en "Begleitungsoffizier" och dels på grund av avbländade lanternor. Då det icke framkommit något skäl till antagande att det från ss Castors sida har begåtts något fel eller någon försummelse,finns det ingen anledning antaga att SKN skulle vägra ersättning med det belopp som kan styrkas i vanlig ordning.

Brev från FÅAB,Helsingfors 2.3.44, till SÅAF i Gtbg

"Det har under rådande krigstid blivit kutym att samtliga fartyg som på Elbe gå västerut nödgats taga "Begleitungsoffizier" och " Geleitmannschaft". Varje redare och assuradör sim har fartyg i trafik på denna trade,liksom också varje befh som går där,bör vara på det klara med under vilka omständigheter trafiken i dessa farvatten försiggår.Om ett rederi,trots att detsamma är medvetet om dessa säregna förhållanden,likväl låter sitt fartyg gå där,förefaller det mig som om rederiet,nota bene assuradören, skulle påtaga sig ansvaret för trafiken. Härtill kommer att

P. M.

för kaptenerna på handelsfartyg

Den fartyget tilldelade kontrollofficeren har till uppgift att övervaka att de av tyska krigsmarinen givna order och anvisningar utföras. Han lämnar kaptenen de riktiga kurserna och de punkter man bör styra på och skall vara honom behjälplig vid infarten i flodmynningar. Han är ingen lots. För riktig navigering såväl som för säkerheten av fartyg och last är befälhavaren ensam ansvarig. Vid haveritillfällen (särskilt vid fientliga anfall) kann kontrollofficeren i nödfall tilltvinga sig utförandet av alla för fartygets säkerhet och tillvaratagande av viktiga militära saker erfordeliga åtgärder.

Av ovanstående P. M. har jag tagit kännedom.

Datum 19. Okt. 1943.

Ångare Granö

Befälhavare

Kontrollofficer

det sedan längre tid tillbaka är brukligt att samtliga befh underteckna en förbindelse enligt vilken ansvaret för navigeringen icke faller på

GRANÖ 19.10.43

kontrollofficeren, utan på befh själv.Jag har tillåtit mig att införskaffa en fotokopia av denna förbindelse,vilken befh på Granö på denna resa har undertecknat,vilken fotokopia jag här bilägger. Det förefaller mig som om i en ev. rättegång mellan oss och Granös rederi,sistnämnda företag svårligen skulle i sitt förhållande till oss,kunna fritagas från ansvarighet under motiveringen att det faktiska befälet ombord å Granö vid tillfället ifråga utövades av kontrollofficeren. Såsom ni möjligen torde erinra eder,nämndes efter kollisionen att densamma skulle förorsakats av att någon presenning kommit in i och oklarat roderledningen. Jag har tillåtit mig härom fråga Granös kontrollofficer,Herr Püschel,från vilken ryktet synbarligen härrör, och har denne tillställt mig ett intyg som jag bilägger i original till den verkan det hava kan. (Se 5 överst)

Oläsligt namn

Assurans

SKN i maj 44 bedömt kollisionen som 100% krig.
Enligt utredning av kaskoassuradörens ersättningsskyldighet,gjord av SÅAF 15.6.45, har Granö ensamt varit skuld till kollisonen.
SKN 5.6.44 Till Finska Sjöförsäkr AB för skada på Castors last utbetalat 47913:04 kr och den 21.7.44 i skadestånd till bolaget för Castors skador och förluster utbetalat 44548:98 kr.
SKN 21.6.45 till Rexbolaget för Granös reparation betalat 34497:37
SKN 26.3.46 Till FÅAB i Helsingfors betalat skadestånd 132.883:04
Total kostnad för SKN = 262.842:43

Historik

Se Granö 5.1.44 - bombskadad.

CATHRINE 21.10.43

SPÅRLÖST FÖRSVUNNET MED MAN OCH ALLT EFTER AVGÅNGEN FRÅN KALMAR.

Sjöförhör i Karlshamn fre 21.1.44 kl 13

Hållet på begäran av KK sjötekniske konsulent i vördsam promemoria 22.11.43 i anledning av att ms Cathrine på resa Karlshamn-Uppsala med spannmålslast passerat Sjöfartskontrollen i Kalmarsund den 21.10.43 och sedan ej avhörts.

Besättning

† Skeppare Otto William Svensson, Djupekås, 23.10.00 som fört fartyget sedan febr 1939. Efterlämnade maka och 4 barn.

† Bästeman Nils Johan Rehnström, Hörviken, 22.3.24 (Mönstrat 16.10.43 i Karlshamn, liksom jungmannen. (Föräldrar, 3 syskon)

† Jungman Kjell Valdemar Pettersson, Asarum, 13.6.27 Obefaren (Föräldrar, sysk

Rapport

Motorgaleasen Cathrine ägdes och fördes av kapten O.W.Svensson,Djupekås. Fartyget, som var lastat med 95,4 ton råg, avgick från Karlshamn 24.10.43 kl 08.00 fullständigt bemannat och i sjövärdigt skick samt destinerat till Uppsala. Cathrine passerade Kalmar den 21.10 ungefär kl 16.30, vilken upplysning jag erhållit från Sjökontrollen i Kalmar.Vädret var då disigt med laber SSO bris,c:a 3 sek.meter. Denna uppgiftvär min egen, enär jag passerade Kalmar ränna blott 2½ timme efter honom med av mig förda ms Gunn av Djupekås.Senare på natten kom åter intensiv tjocka, varför jag befarar att ms Cathrine blivit nerseglad av något större fartyg och sjunkit med man och allt, och att detta fartyg, kanske utländskt, underlåtit att rapportera saken.Då för närvarande våra farvatten är mycket trafikerade av större och mindre snabbgående utländska fartyg, ligger det närmast till hands att antaga detta händelseförlopp. Enär jag är broder till befälhavaren på ms Cathrine och befann mig på uppresa astrax efter honom, anser jag att ingen kan lämna utförligare rapport än ovan angivna.

Djupekås 6.12 43
Gottfrid Svensson
Befh å ms Gunn av Djupekås.

Riktigheten av i rapporten angivna vind- och väderleksförhållanden samt angivna tider intygar jag härmed ,då jag ungefär samtidigt befann mig på uppresa med mitt fartyg. Henry Knutsson
Befh å ms Haabet av Djupekås.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Cathrine var assurerad i Djupekås Ömsesidiga Sjöförsäkringsförening.
För rederiet: advokat Arvid Mjellander,Sölvesborg,
För Avlastaren, Lantmannaförbundet i Karlshamn, kamrer S.E.Sevnsson.

Intyg

Blekinge Läns Arbetsförmedling,Karlshamn, intygat att Cathrines befh den

CATHRINE 21.10.43

14.10.43 anhållit om anskaffande av en bästeman och en jungman, men att en behörig bästeman inte kunnat anskaffas och endast en obefaren jungman.

Hamnkapten Oscar Eriksson,Karlshamn (f.-88)
Varit nere på kajen i Karlshamn den 14.10. kl 17-17.30 och sett lastningen avslutas. Storluckan var ännu öppen. Den var till kanten full med lös råg och luckan pålades i hans närvaro.Den främre, mindre luckan var då redan pålagd. Fartyget kvarlegat i Karlshamn på grund av dåligt väder till den 20.10 då Cathrine avgick kl 08. Han hade inte föjt lastningen, men det hade inte funnits slingerskott i lastrummet. Det var inte brukligt på mindre far-yg av detta slag.
Stuveriförman David Andersson,Karlshamn (f. -92)
Inte haft med lastningen att göra men 2-3 gånger passerat Cathrine under inlastningen av rågen som utförts av besättningen. Rågen lastades löst och stora luckan hade varit fylld ända upp till kanten.
FörmannenEdvin Andersson, Lantmannaförbundet (f.-92)
Följt lastnigen hela tiden. Cathrines besättning trimmat rågen mycket väl. Lastrummet varit fullt, utom längst fram i förpiken, där det möjligen kunnat få plats ett par ton råg till. Lastat 115 ton allt som allt. Luckan ovanligt stor.Upptagit 75% av däcket. Luckkarmen 40-45 cm hög och luckan hade rymt c:a 8 ton råg. Han kände befh.,Själv varit sjöman ett 10-tal år.
Kontorist Erik Malmros,Lantmannaförbundet,Karlshamn (f.-03)

Varit nere på kajen straxxefter kl 17 lastningsdagen.Storluckan var då full-lastad.. Inte talat med någon ombord.
Bästeman Oskar Karlsson, Husaby,på ms Gunn (F-98)
På ms Gunn passerat Sjöfartskontrollen i Kalmarsund kl 19 den 21.10.43 Vädret då disigt med lått SSO bris, senare på natten kommit intensiv tjocka. Cathrine sannolikt påseglats av ett okänt fartyg, kanske ett tyskt krigs- eller trupptransportfartyg ,som inte brytt sig om att rapportera saken.

Livboj funnen på Gotska Sandön

Marinpersonal 4 veckor efter det Cathrine passerat Kalmar funnit en libboj märkt " Cathrine- Marstal" på västsidan av Gotska Sandön.Livbojarna hade inte ommålats efter det fartyget inköpts från Marstal 1939. Någon uppgift om vilken väg Cathrine framförts efter passerandet av Kalmarsund föreligger inte.

KK memorial 12.2.44

DET SYNES KUNNA DRAGASI TVIVELSMÅL OM FARTYGET VID AVGÅNGEN FRÅN KARLSHAMN varit i sjövärdigt sjick både vad lastens stuvning och besättningens numerär beträffar. (Om Slingerskott se Caje 27.11 40 och Frida 17.12.40)
Om fartyget hållit sig i enbart Svenskt vatten behövde befh inte anbringa

CATHRINE 21.10.43

slingerskott, men hade detvdäremot varit hans oavvisliga plikt att tillse att tomrummet längst föröver i lastrummet blivit säkrat på ett sådant sätt att all rìsk för lastförskjutning eliminerats.
Återstår således frågan om Cathrine - så framt hon hunnit ut ur Kalmarsund - hållit sig innanför eller utanför svenska ubåtsminfältet mellan Hävringe och Kråkelund. Det synes mig nämligen uteslutet att fartyget förlist inomskärs med tanke på att en av livbojarna flutit över halva Östersjön och landat på Gotska Sandön. Då fartyget emellertid försvann med man och allt förblir frågan obesvarad.
Granskas nu införskaffade upplsyningar från SMHI rörande vind- och väderleksförhållandena å kuststräckan Kalmar-Landsort den 21- 27.10.43 skall man finna att dagen efter det fartyget lämnat Kalmar blåste det hård N kultje . Den 22.10 kl 19 vid Ölands Norra Udde SW 8 Beaufort och vid Landsort vid samma tid Syd 8 Beaufort. Fartyget kan därför tänkas ha. vid hård segelpressning med vinden in akterifrån, vid någon påtvingad manöver kantrat genom lastens förskjutning. -
Vad slutligen bemanningen beträffar, bestod denna av befh och två pojkar, av vilka den ena var helt obefaren. " Enligt Sjölagens paragraf 5a skall fartyg, när detsamma till sjöfart nyttjas, vara bemannat på ett betryggande sätt, och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, fartyget haver mindre däcksbesättning än som .jämte befälet, är i vardera av 2 vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck medan fartyget är igång. Ex officio

Bo Bergström

Eget I pressen först den 8.11.43

Catherines befarade förolyckande omnämdes först den 8.11. i pressen. Skeppsredare Sevn Nilsson, Djupekås deläagre i Cathrine och släkt med befh, omtalade för SSD samma dag att det en gång förut hänt stt Cathrine på grund av ogynnsamt väder och dålig motorolja behövt 2 veckor på routen Karlshamn-Uppsala. Normal restid 5-6 dygn.
Då Nilsson först telefon- och telegrafledes efterfrågade Cathrine längs hela kusten upp till Uppsala, hade varken lotsar eller tull sett till hen Däremot hade befh på ett fartyg som natten till den 21.10 passerade Karlshamn rapporterat till kustbevakningen att ett okänt drivande föremål påseglats i Hanöbukten samma natt. Det förmodades då att detta kunnat vara vrakdelar från Cathrine, men senare konstaterades att Cathrine kl 21 den 21.10 passerat sjöfartskontrollen norr om Kalmar och fortsatt norrut för motor. - Ons 24.11 lät Marinstaben genom Cathrines mäklare

CATHRINE 21.10.43

i Stockhom meddela att militär personal på NW-sidan av Gotska Sandön hittat en livboj från Cathrine, det enda fynd som gjorts från den försvunna galeasen. - Kapten Svensson på Cathrine hade tidigare fört motorseglarna Dagny,Eugenia och Hulda av Påskallavik och tillbragte i okt 1938 27 timmar i en livbåt efter Huldas förlisning i Finska viken den 10 oktober.

Historik

Motorgaleas på 79 brton byggd 1921 vid Germaniawerft i Kiel-Garden av stål. L.23,9 B 5,6 Tillhörig och förd av skeppare Otto William Svensson i Djupekås. 110 dw. Inköpt febr 39 från Marstal som ersättning för 3sk Hulda på 179 brton som den 10.10.38 sprang läck i storm i Finska viken och måste överges (Se 26.12.39) Ny 80 hkr 2-cyl Skandiamotor insatt våren 1939.

VEGA .24.10.43 100% krig

RÖDA KORSFARTYG GRUNDSTÖTT PÅ GRUND AV SLÄCKTA FYRAR & NÄRHET TILL MINFÄLT.

Rapport

Mån 18.10.43 avgick Lissabon via Gibraltar för inspektion & kontroll.20.10 destinerad till Marseille i tidsbefraktning för Internationella Röda Korset. Last av 745,4 ton gåvppaket till krigsfångar, livsmedel och postsäckar. Av denna last var på för-& akterdäck till 1½ meters höjd stuvat 36 ton säckgods på luckorna, inalles 775 säckar. (Lasten värd 14 miljoner francs) Djupg F 9′11′′- A 13′15″ 18 mans besättning & en R.K.kontrollant. Grundstötte sön 24.10 kl 05 med 6 knop på en sandbank vid Grau D′Eugene strax väster om Rhones utlopp i Medelhavet.Vind SSO 3-4,moderat sjö SSO - NNW, god sikt, mycket mörkt,växlande luft.Alla fyrar släckta. Minfält tätt intill den beordrade kurslinjen. 1e styrmans vakt, utkik på backen. Osedvanligt kraftig ström,nordgående med 5 knop,satt fartyget ur kursen. Sista ortsbestämning före grundstötningen: 23.10 kl 06.30 Brescan Island i N 41° W, distans 2′. Magn. kurser därifrån: N 64° O i 20 distansminuter, därefter S 71° O i 32 ′och S 84° O i 9′. Sjökort: Admiralty chart 1805, Site Marseille, rättat 1942. Kompassjusering utförts i Marseille 4.3.42. Ingen lots ombord. ~~kissabon~~

Fartyget kom flott först efter 7½ dygn genom att hiva ut egna ankare som med assistans utlagts i lämplig riktning. Bägge kättingarna shacklade tillsammans i en längd. Båda slingerkölarna skadade.Sand kommit in i pumpar och kondensor,hylsfodret nerslitet 6 mm.Vid grundstötningen inga synliga skador.

Journalutdrag

Ons 20.10 kl 17.05 avgått från Gibraltar och styrt varierande kurser enligt erhållna instruktioner.

Lör 23.10 kl 09.30 Cap Creus i N 76 W,distans 1′. Stoppat utanför Port Vendr kl 11.10 för tysk kontroll samt fått instruktioner om kurser att styra till Marseille.På förfrågan upplystas att fartyget inte behövde göra ngt uppehåll för natten utan kunde fortsätta direkt till Marseille.Vind SSO 3 Den tyska kontrollofficeren lämnat fartyget kl 11.20. -Kl 12 styrt N 9° O logg 3,barometer 755,mulen luft. tilltagande vind. - Kl 15.10 La Nouvelle fyr i väst, logg 27.Kursändring vid Punkt 3 på lat N 43° 02′- O. 3° 11′02″. Kl 16 styrt N 63° O,logg 32,Vind SSO 5-6.hård kuling med grov sjö, överspolning,slingring, överdragen luft och disig horisont.

Kl 18.30 styrt N 49° O. Logg 48.Brescou Island i N 41° W,distans 2′.

Kl 20 styrt N 64° O, logg 58,vind SSO 5-6,överdragen luft, hård byig vind med slingring och överstänk.

Kl 21.30 Styrt N 64° O, logg 68,kursändring vid punkt 2 på lat N 43 2′02′′ Long O. 3 54′

Kl 12 midnatt styrt S 71° O, logg 82,vind SO 4-5,barometer 755,överdragen

VEGA 24.10.43

luft, mot slutet av vakten uppklarnande,sättning med överstaänk.

Sön 24.10 kl 02.42 styrt S 71 O,logg O, kursändring vid Punkt I på lat N N 43 - long O 4 38'. Kl 04 styrt S 84 O, logg 9, Vind SSO 3-4,barometer 754, växlande luft,hård byig vind,skingring med överstänk . Kl 05 styrt S 84 O .Fartyget grundstött på en sandbank vid Grau D'Eugene strax W om Rhones utlopp. Full back slagits i maskin. Inget läckage vid pejling. Ett varpankare utlagts om STB midskepps intill fartygssidan. Hivat in ankaret med wire från backen samtidigt som maskin arbetat full back. Kl 07.57 stopp i maskin eftersom det visat sig omöjligt att vrida fartyget av grundet.Lodat runt om intill sidan. Kl 08 barometer 758,vind SO 5-6,växlande luft,tilltagande vind och sjö. Läns. 08.23 full back i maskin.STB livbåt klargjorts för utläggning av varpankare akterut om BB.Livbåten sjösatts men det visade sig omöjligt att utföra manövern mot tilltagande hård vind och grov sjö samt stark ström som satte mot land. Livbåten ombordtagits under stora svårigheter.Ett varpankare utlagts akterut om STB intill sidan med kabel till ankarspelet,varefter hivat samtidigt som maskin arbetet full back. Kl 09 signaler satts upp med anhållan om bogserbåt för lossdragning. Kl 11.30 stoppat maskin sedan försöket att vrida fartyget misslyckats. Kl 11.33 full back i maskin. En motorbåt från Port De Bouc anlänt till strandningsplatsen men den kunde inte borda i de grova brotten utan återvände till hamnen med order att underrätta Röda Korsets Marseilledelegat samt anhålla om assistans av bogserbåt. Kl 12 middagen vind SO 5-6,skyad luft ochgrov överbrytande sjö. Läns vid pejling. Kl 15 anlände 2 bogserbåtar men kunde inte närma sig Vega i brotten och den hårda strömsättningen. De förfrågade sig om Vegas djupgående och återvände sedan till hamnen. Kl 16 Vind SO 5-6,barometer 752, grov överbrytande sjö, bottenbrott. Skyad luft. Läns . - Kl 16.16 stoppat maskin som arbetat back oavbrutet för att hålla fartyget från att hugga mot banken. Chiefen rapporterat att kondensorn blivit fylld med sand. Igångsatt rengöring av tuberna för att ha maskin klar vid senare försök att ta fartyget flott. Buntlager och övriga lager börjat nerslitas på grund av för stor påfrestning. Fartygets läge fastställts genom pejling av Faraman i N 32 W samt en fabriksskorsten i Port St.Louis i N 50 O.Dessutom har mindre märken pejlats för att fastställa om fartygets läge förändras. Vattenståndet förut så ringa att ankare ej kunnat utläggas på grund av risken att i den våldsamma sjöhävningen slår hål på skrovet. Fartygetligger fast på sandbanken till en längd av 30 meter räknat från riggen förut om STB till akterkant av midskeppshuset. Kl 20 vind SO 7-8 med kraftiga regn- och åskbyar och grov överbrytande sjö.Fartyget hugger hårt på banken.Läge NNW-SSO. Läns vid pejlingar.

VEGA 24.10.43

Kl 123midnatt vind SW storm, kraftiga åsk-och regnbyar,grov överbrytande sjö.Hugger hårt på sandbanken. Läns.

Mån 25.10 Kl 04 Vind SO 7-8, storm med kraftiga regn- och åskbyar och grov överbrytande sjö.Hugger hårt. Vinden från 06.30 börjat avta och vridit till SW. Vid dagningen ånyo pejlat runt fartyget.Klargjort kablar och shacklar för ev bogsering. Pejlat. Läns. Kl 10 anlände lotsbåten från Port de Bouc med lots ombord och en tysk lotsofficer.Konfererat med dessa om läget och beslöts göra ett försök att föra kabeln ut till bogserångaren Heron som anlänt tillsammans med bogseraren Marseille 14. Läget oförändrat kl 12 middagen. Vind StW 4-5 med regnbyar. -Kl 15.10 lyckats föra ut kabel till Heron som inte kunde komma närmare än 350 meter.Heron börjat dra. Maskinen klar att användas. Kl 16.38 slogs sakta fram i maskin och 16.42 halv fart. Kl 16.48 stopp enär fartygets läge ej förändrats.Heron fortsatt att dra omväxlande i 45° vinkel åt BB och rätt föröver. Kl 17 avslutat flottagningsförsöket. - Kl 19 sattes en tysk signalmatros ombord för att upprätthålla kontakten med bogserbåten per morse. Kl 20 bogserbåten endast hållit kabeln sträckt. Vidd SSW 4-5. Läns. Kl 23.10 sprängdes bogserkabeln och Heron återvände till Marseille Kl 24 midnatt vind NW 1-2,växlande luft, stark SW sjöhävning med överstänk.Fartygets stävriktning N 56 W. Stöter hårt mot sandbanken. Läns.

Tis 26.10 kl 04 NNO 1,avtagande sjöhävning.Fartygethar slagits längre in mot land. Kl 07 bogserkabeln från Faron hivats ombord och klargjorts för ett nytt försök. Kl 08 vind NNOm1. Fartyget rullar mot banken i den avtagande sjöhävningen.Börjat fylla samtliga tankar för att stadga fartyget. Läns vid pejling. - Kl 11 vind NNO1. Heimdalls ombud,herr L.Eltvedt, nautiske experten M.Frager och representanter för bärgningsbolaget Negri & Fils anlänt ombord. Bärgningbskontrakt tecknats. Kl 13 kraftig dyning.Lotsbåten assisterat med utläggning av varpankare för-& akterut tvärs. Bogseraren Faron inte lyckats få kabeln ombord och återgått till Marseille. Länsat alla tankar. Kl 16 svag sjöhävning. Kl 17.30 fartyget börjat hugga mot banken varför tankarna fyllts igen.Hivat in på båda varpen . Kl 24 NW 1. Skyad luft och svag sjöhävning.

Ons 27.10 Kl 13.30 bogseraren Marseille 4 anlänt med en pråm lastad med bärgningsmateriel.Börjat ta ombord kablar etc. Kl 20.30 fartygets båda ankarkättingar ihopshacklade och utlagda.Hivat tejt. Fortsatt tillriggning av talja till kabeln. Kl 24 lagt ut förifrån tvärs ut med 3 ankare Vind NO 1,klar luft. Läns.

Tors 28.10 01.15 arbetet med tillriggning av taljan klart. Hivat in på taljan. Kl 08 börjat hiva in på kättingarna och kabeltaljan. Fartyget arbetar sig sakta föröver och åt BB. Lodat runt om. Vind NNW 1. läns

Fre 29.10 Kl 07 hivat in på kabeln och fått ett par meter.Fartyget rört sig

VEGA 24.10.43

obetydligt i sidled.På em hivat på kättingen och taljan. Klar luft.

Lör 30.10 Bogseraren Marseille 4 anlänt kl 09.30 med en pråm som förtöjts akter. Lossat däckslasten 775 säckar samt från rummet 291 säckar paket. Säckarna täckts väl med egna presenningar. En tysk soldat och fartygets RK-delegat W.Saugy följt med pråmen till Marseille. Kl 18.10 efter att ha flänsat undan en del rumslast i akterrummet börjat lossa sandbarlast direkt överbord. Arbetet pågått till midnatt. Vindstilla och klar luft. Fartygets stävriktning N 56 W.

Sön 31.10 kl 07 tejtat kätting och kabel.Fortsatt lossa sandbarlast överbord. Vind Syd 1-2, skyad luft. Lossat 122 lådor och 429 säckar i pråm son senare under W.Saugys uppsikt bogserats till Marseille. Kl 16 var all sandbarlast, 16 ton, utlossad. Något ökande dyning. Läns. Kl 17 börjat försöka hiva fartyget föröver vilket så småningom lyckades allt eftersom dyningen ökade. Ett antal länkstolpar sprängts under hivningen. Kl 18.25 då hivningen började gå lättare sattes maskinpå halv fart. Kl 19.15 stopp i maskin. Fartyget flott. Börjat inhivning av kabeln Kl 20 vind SO 3, SO dyning,skyad luft.Stoppat inhivningen 21.15 av den slacka kabeln i vaäntan på dagsljus. 75 famnar kätting i vattnet. Vind SO 3-4, SO dyning,skyad luft.

Mån 1.11 06.30 börjat hiva in kättingen.Gått sakta fram i maskin för att underlätta inhivningen. Fortsatt hela f.m. Kraftig sjöhävning,regnbyar och hård vind försvårat arbetet. Kl 12 arbetet fortsatt under maskinmanövrar. Vind SO 5-6,mulet, byig vind, regn. På grund av vädret och läget av kabelns ankare i närheten av revet måste kabeln med ankare lämna sedan den utbojats. Kl 16.20 lagt av efter att ha sänkt kabeln.- Kl 20 styrt varierande kurser, logg 14, vind SO 5-6, mulet,kraftiga regnbyar.Grov sjöhävning. Läns. Kl 22.50, logg 18, fått lots uatnför Marseille. Kl 22 förtöjt i Marseille. 2 bogserbåtar assisterat från hamninloppet. Fartyget klart att lossa.

Marseille 2.11.43
Gösta Wideberg
Befh

Maskindagboken

Sön 24.10.43 Fartyget grundstött kl 05. FB 05.10. Varmgång i buntlagret p.g av att spolningen stoppat till följd av slam i spolröret. Påfyllt rikligt med olja och emellanåt reducerat maskinens hastighet för att hålla temperaturennere. St 07.05. FB 08.23, SB 08.34, FB 09.40, SB 09.56 FB 10.02 St 11.30, FF 11.31, FB 11.33. Maskinen stoppats kl 16.10 enär intet cirkulationsvatten erhölls.Hela maskinpersonalen i arbete för att ta loss kondensorlocken. Flertalet kondensortuber befanns igensatta av lera. Klara kl 23 varefter 3 man fortsatt rensningen av kondensorn. Länsat STB maskintank.

VEGA 24.10.43

Forts maskindagboken

Mån 25.10 fortsatt rensning av kondensorn med 3 man till kl 08 då hela personalen tagits i arbete till kl 10 f.m varefter maskinen var klar för gång. SF 16.38, HF 16.42, stopp 16.48, väl 16.52.

Tis 26.10 Värmt upp maskin och gjort klart för gång kl 16, men stängt av iger 16.30.Pumpat fw från akterpiken till STB maskintank. Fyllt samtliga barlasttankar och länsat dem igen. Börjat fylla igen varvid det visat sig att nr 6 blivit fylld men nr 1,2,3 endast fyllts 5″ på grund av slam som proppat igen ledningarna.Arbetat med justering av donkeypumpen. Ånga till däck u. dagen.

Ons 27.10 Länsat tank nr 5 men inte möjligt länsa övriga tankar p.g av slam i rörledningarna. Tagit upp ventilerna till tank 1,2,3 och påbörjat rensning av gejderspolningarna som var fyllda av slam.Lagt ny packning på locket till donkeypumpen. Ånga till däck för lossning u. dagen.

Tors 28.10 Ånga t. däck u. dagen.Gjort spolledningen till gejderna iordning. Börjat göra rent i tunneln.

Fre 29.10 Ånga till däck u .dagen. Länsat tank 3. Gjort rörledningarna till tank 3 iordning. Slipat in ventilerna.

Lör 30.10 Ånga t. däck, fram till midnatt. Packat boxarna på donkeypumpens vattensida. FF 15.47, st 16.01,väl 16.02.

Sön 31.10 Ånga t. däck hela dygnet. HF 16.30,FF 16.37,St 17.15,HF 18.28, stopp 19.20, väl 19.35. Fartyget flott.

Mån 1.11 Ånga t däck under dagen. Omväxlande manövrar & varierande fart kl 07.32,stopp 07.45. Dito 11.52, stopp 12.16. Dito 14.16,FF 16.36 Manöver förlots 20.41, FF 20.52,ankommit Marseille 21.30,väl i maskin 21.53.Avsläckt STB panna 22.30.Stybbat fyrarna och upplöst sjövakterna kl 23. Haft maskin uppvärmd och klar hela tiden mellan manövrarna.

Marseille 2.11.43

Befh

Crew List (Egna kompl)

Befh Gösta S.E.Wideberg,Tjädervägen 30,Ålsten, 24.3.99 (Sedan 1935)
1e styrman Thor Gösta Koppang, Stockholm, 13.10.07 i Sthlm (15.5.43)
2e styrman insjuknat i Lissabon, ingen ersättare kunnat erhållas.
1e maskinist Sidon L.Åström, Drakens Gränd 2,Sthlm, 21.9.82
2e maskinist Knut Anton Krook,Kristianstad, 13.1.07 (Jan 41)
Stuert Aires Andrade, Lissabon, 25.8.86
Kock Garcia D'Almeida, Lissabon, 30.10.97
Mässuppassare Raoul F.Lejeune,Bruxelles, 11.11.03
Matros Olof Olaus Olsson, 4 Rue Leon Banzlin,Marseille, 9.4.89 i Mora(Aug 41
Matros Stig O.H.Cedergren, Ryssby, 23.12 16

forts

VEGA 24.10.43

Forts crew list

Matros Arne O.G.Pettersson, Smedby, 10.11.17
Matros Victor E.Åkerlöf, Gräsö, 15.9.20
Matros Karl F.Johnsson, Olofsström, 25.3.08
Lättmatros Willy Gustaf Johansson, Töreboda, 13.4.20 i Uddenäs (Dec 42)
Smörjare Karl Erik Algot Baum, Landskrona, 23.12.14
Eldare R.E.E.Nygren, Hälsingborg, 17.3.20
Eldare José Valdes,Aguilas, 15.12.12
Eldare Georges Egoroff,Onega, 19.12.93
Lämpare K.V.Nilsson, Dorotea, 7.4.18
Int. Röda Korsets delegat/kontrollant W.Saugy,Hougemont,Schweiz.

Lissabon 22.12 43
Befh

Sjöförklaring på gen.konsulatet,Lissabon 22.12 43 kl 15

Kasko civil Heimdal,Stockholm.
Sakkunniga: Befh på Danaholm,Sven Johan Svensson, & befh på Nordstjernan, Carl Olof Henrik Holmberg.

Befh Wideberg: Från Gibraltar styrt samma kurser som sedan juni 1943 angivits av Int.Röda Korset och vilka tidigare befunnits absolut tillförlitliga i alla avseenden. Alla fyrar släckta. Den givna kurslinjen går 3-5 dist.minuter från kusten. Utanför kurslinjen ligger minfält för vilka bestämda positioner inte uppgivits av tyskarna.Vega grundstötte kl 05 24.10 på en sandbank som senare visade sig vara Grau d'Eugene strax W om Rhones utlopp. Den 25.10 minsprängdes portugisiska ss Padua i ett minfält i närheten av grundstötningsplatsen och sjönk ögonblickligen efter att ha kommit en aning utanför kurslinjen. ((Padua på 665 brton gick för Int. Röda Korset Lissabon-Marseille och minsprängdes på N 43 17'- Long O.4 50 på resa till Marseille med 11000 paket till krigsfångar. Av de 21 ombv följde 6 med i djupet)) Enligt seglationsbeskrivningen skulle strömmen gm parallellt med kusten.Befh haft vakten till kl 04.Han såg strax före vaktbytet ett ljus iland,väl om BB, varför någon kursförändring icke ansågs föreligga. Natten var mörk men siktbar. Om kursen hade varit felaktig kl 04 skulle Vega ha ränt på grun tidigare på en sandbank som sträcker sig långt ut strax öster om fyren Faramand.Enligt befh mening orsakades grundstötningen av ovanligt kraftig lokal ström som satt direkt mot land. Vega hade inget ekolod och heller ingen radiostation ombord. Radiopejlapparat fanns men inga stationer iland att pejla på.

1e styrman Koppang: Tog vakten kl 04 efter befh 24.10 varvid befh omtalad

VEGA 24.10.43

att han sett ett ljus iland och att fartyget följaktligen var tillräckligt långt från kusten. 1e styrman kontrollerat kursen S 85 O som tidigare styrts på denna kuststräckning och ansåg allt iordning. Mycket mörkt med skyad luft. Strax före kl 05 observerade han en mörk strimma i vattnet något förut om BB och frågade rorsman vad denne ansåg att det kunde vara. Rorsman Olsson ansåg att det var en molnreflex i vattnet. Utkiken på backen anropades och svarade att han inte kunde se något ovanligt. 1e styrman gav rorsman order att gira 2 streck STB,men innan denna order hunnit utföras såg 1e styrman att det måste vara land och slog full back i maskin. Nästan omedelbart efter kändes en lätt stöt i fartyget som befanns ha ränt upp på en sandbank. Befh väckts och kommit upp på bryggan.Inget läckage vid rundpejlingen. 1e styrman ansåg sig inte haft anledning räkna med avdrift "så mycket mer som risk förelåg för minor om man kom för långt ut."

2e maskinist Krook: Tagit vakten i maskin kl 04. Kl 05 begärdes full back som ögonblickligen utfördes.Samtidigt känt en lätt stöt i skrovet.Efter 10 minuters backmanöver började buntlagret gå varmt,vilket avhjälptes genom påfyllning av olja.

Matros Olsson: Till rors från kl 04. Styrt kompasskurs S 85 O. Strax före kl 05 frågade 1e styrman om han såg en strimma i sjön förut om BB.Olsson svarat att det antagligen var en reflex från molnen. Strax efter gav styrman order gira 2 streck STB,Olsson lade rodret över till STB och i samma ögonblick kändes en lätt stöt och fartyget styred inte mer. Efter grundstötningendeltog Olsson i pejlingarna,utsättande av varpankare och andra arbeten.

Lättmatros Johansson: Utkik på backen från kl 04.Inte sett något ovanligt före grundstötningen. Svarat Nej på förfrågan från bryggan.

KKmemorial 5.2.44

Orsak till olyckan: Stark ström och släckta fyrar.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 281 Damage Report

Sofus Eltvedt & Co, haveriagent i Marseille, besiktigat Vega 25-26.10.43 på grundstötningsplatsen och därefter 3.11.ff afloat i Marseille, 16.11 i docka och 1.12 ff i docka i Marseille. Vega anlänt till Marseille kl 10 fm den 1.11.Dockades 15.11 kl 17, roder och propeller tagits iland för reparation, sedan prppellerhylsan pluggats utdockade fartyget åter på tysk order 22.11 och förhalades till Mole D. där däcks- & maskinreparationerna fortsatte Åter dockats 30.11- 9.12, maskin provkörts 10.12 och 12.12 avgick Vega mot Lissabon efter kompassjustering. Sociétédes Ateliers Terrin utfört arbetena för farncs 770.796:- Med dockningsavgifter etc gick haveriet på 896,440 Frar

VEGA 24.10.43

Bottenskador: Båda slingerkölarna bortslitna i nästan hela sin längd (29 meters längd BB, 22 ms STB) Botten repad med smärre intryckningar. Läckande nitar måste svetsas liksom en växel vid akterstäven. Roderarmen något böjd åt STB liksom rodrets akterdel.Spricka i ett propellerblad.Glapp i Cederwallsboxen och hylsfodret slitet, måste förnyas. Därtill skador på däck där bl.a ankarspelet och winsch nr 1 påfrestats hårt, barriärer bräckts,lejdarräcken böjts etc. Rörledningar gått läck, capstanen blivit "strained" , en ruta i BB styrhyttsdörr krossats mm mm

Maskinskador: Rengöring av alla pumpar och alla rörledningar spm blockerats av sand.Sand även i bottentankarna och i kondensorn, Överhettningsskador på L.T.cylindern där vitmetallen delvis smält mmmm

---

Brev till rederiet från Sofus Eltvedt,Marseille 31.10.43

It was about midday on monday 25.10 when we were informed by the Int. Red Cross delegate here that Vega,according to information received 24. 10. by the German Naval Authorities, had griunded just near the mouth of the "Big Rhone" on sunday early in the morning under a heavy gale from south, the ship being tight. The German Authorities sentout 2 tugs which worked on monday and also during the following night,but unfortunately withour result.One of the tugs then returned to Marseille.In the mean time undersigned went immediately to Port St.Louis du Rhone with our technical expert and representative of J.Negri & Fils.When we arrived at the harbour omnday afternoon the sea was rough so it was impossible to come in contact with the master,but anyhow we could judge the situation of the ship from shore. The place where she lies, a sandbank,is rather bad,especially with southerly winds,the ship being pushed by the sea towards land. We returned early next morning and succeeded to get onboard the ship in spite of bad weather.After a conference with the captain it was decided to entrust the necessary assistance to Messrs. J.Negri & Fils and a contract was signed without furtherdelay. On the termas No cure- No pay. The assistance operations started by dropping 3 patent anchors and also ships anchors in order to maintain the ship in her position.The weather became then better, but at the same time the water level became lower. Heavy efforts were made on the anchors but with minimal results. It was therefore decided to lighten aft partof the vessel by unloading about 40 tons of bags -mostlt deckcargo- conatining parcels on a lighter alongside the ship. This lighter was then towed to Marseilles - about 3 hours distance.We will keep you informed.

Sofus Eltvedt.

Bärgarlönen

Först i april 1946 fastställdes bärgarlönen till francs 3.767.013:-

VEGA 24.10.43

Sveabolaget 8.11.43 bett UD sända telegram,dels till rederiets repr, i Marseille, Sofus Eltvedt, dels till generalkonsul Folke Berglund i Cahors.

"Vega have been ashore refloated and arrived Marseille stip Guarantee to salvors being arranged through swedish legation in Vichy stop Have asked Eltvedt contact you order facilitate guarantee being arranged quickest possible would very much appreciate your assistance =Ministry Foreign Affairs.

SKN i brev till UD:s ahndelsavd,Sthlm 8.11.34

För några dagar sedan strandade hos oss assurerade ångf Vega i Rhonemynningen och har därefter bärgats. Bärgningsbolaget har till rederiets agent i Marseille, Eltvedt,framställt krav på bärgarlönsgaranti med 4 miljoner francs innan fartyget får lämna Marseille där det f.n ligger. Vi vore tacksamma om Svenska beskickningen i Vichy kunde erhålla bemyndigande att ställa den begärda garantin....

Telegram UD till Vichy-legationen 12.11.43

Edert 189. Ni bemyndigas utställa garanti 4 miljoner francs.SKN anhåller ni ordnar garantiförbindelse Eltvedt eventuellt gm konsuln Marseille som vanligen Nämndens ombud = Cabinet

Telegram rederiet via UD till Eltvedt den 8.12 43

Vega Have instructed Henry Ferriere Bordeaux remit you francs 200.000 account expences.

UD telegram till Vichy 15.12.43

Svea to Ferrière Bordeaux Please cancel your instructions remittance Eltvedt for francs 200.000 confirm = Cabinet

(Telegramväxlingen om skadeståndet fortsatt 1944-45

Telegram UD till Legation Suede,Paris 28.9.45

Krigsrisk meddelar ersättningsfrågan Vegas haveri ordnad inom närmaste tiden = Cabinet

Klart i april 1946

I april 1946 fastställdes skadeståndsbeloppet till Negri & Fils till francs 3.767.013:- motsvarande kr 132.975:58

SKNEII disp — En överhängande krigsfara obestridlig

Dispachör P.G.Hasselrot, Sthlm 13.10.45 i sin dispache framhöll att:

" Under bärgningen var Vega utsatt för vissa betydande moment av krigsfara. Visserligen var fartyget skyddat genom sina yttre beteckningar som Röda Kors fartyg, men utsatt för såväl flytande som magnetiska minor.Under bärgningens gång minsprängdes RK-fartyget Padua i förevarande farvatten och ungefär samtidigt hade en mina drivit iland och tillvaratagits av fiskare. En helt

VEGA 24.10.43

överhängande krigsfara i den ifrågavarande situationen hade varit obestridlig. - Hasselrot förklarat att haveriet föranlett ersättningsskyldighet allenast från krigsförsäkringen så att civilassuradören inte är ersättningsgskyldig i vidare måm än att gälda viss andel av dispachekostnaden.

LASTEN

I fransk dispache given 22.3.44 med fördelning av sammanlagt 1.136.736:60 francs samt kr 44.476:30 redovisas följande last:

7000 paquets vivres (Gåvopaket)		643-930 kg
2169 colis postaux (Postsäckar)	}	65.310 kg
8 säckar posteaux par avion	}	~~xxxxx~~
169 lådor conserves Poissons		3374 kg
236 lådor lait en poudre (mjölkpulver)		13049 kg
100 lådor café		6100 kg
333 säckar Haricots (bönor)		30.000 kg
1 fat Benzine		169 kg
Totalt: 745.442 kg		

Lasten ägdes av the British Red Cross Society,London
Vega var 100% återförsäkrad hos War Risks Office i London.

Brev till dispachören 12.9.45 från Sveabolaget.

Några ytterligare handlingar angående orsaken till haveriet,utöver sjöförklaringen och journalutdrag, ha vi icke i vår ägo. Vi vilja emellertid icke underlåta att påpeka att navigeringen helt och hållet skedde efter de av Tyska myndigheter utfärdade instruktionerna beträffande kurser etc,vilket varit förhållandet även under tidigare resor.Befh å Vega har framhållit att orienteringen skulle i hög grad ha försvårats om inte en jämn fart hållits hela tiden,vilket inte varit möjligt om fartyget skulle saktat eller stoppat upp då och då för att loda. På mycket kort avstånd utanför de anbefallda kurslinjerna lågo minfält, vilkas exakta position och omfattning dock var okända. Det var därför uppenbart att man ombord var ytterst angelägen om att följa kursföreskrifterna,vilket i varje fall inte lät sig göra utan att hålla jämn fart. Riskerna att komma in i minfälten var stora.Någon dag efter Vegas grundstötning gick portugisiska RK-ångaren Padua under efter minsprängning under resa på samma route som Vega,tydligen därför att fartyget av någon anledning kommit utanför kurslinjen. Vi tillåta oss därför framföra såsom vår bestämda mening att det här är fråga om ett haveri som har sin grund i uppenbara krigsorsaker,bl.a släckning eller indragning av fyrbelysningen,och för dens skull ersättningsgillt enligt tillämpliga krigsförsäkringsbestämmelser.

Heimdal till dispachören 17.9.45

Vid tillfället måste fartyget på grund av överhängande minfara framföras i

VEGA 24.10.43

en mycket trång och farlig led,och denna omständighet i förening med att alla fyrar voro släckta, har uppenbarligen vållat grundstötningen. Mot fartygets manövrering före grundstötningen är, så vitt vi kunna finna,intet att anmärka. Ersättningsskyldighet bör åvila SKN."

SKNEIII 281 Assurans

SKN 21.6.44 till advokat de Grandmaison Francs 35000:- Kr 2940:-
SKN 5.3.45 till Sofus Eltvedt,Marseille -"- 475000:- Kr 39.900:-
SKN 13.10.45 lösen av dispache P.G.Hasselrot kr 2120:-
SKN 4.3.46 bärgarlön till J.Negri & Fils Frcs 3.767.013:70 Kr 132.975:58
SKN 23.12 48 till rederiet förskott å ersättning Kr 100.000:-
SKN 24.5.51 till rederiet full & slutlig ersättning Kr 34.814:94
SKN 21.5.51 Folke Lindahl, resa till Frankrike Kr 1500:-

÷ Proveny från Int. Red Cross den 16.5.51 kr 64269:- för lastens andel

I blyerts på mappen noterat: Utbetalningar 314.250:32
Provenyer etc 245.064:84
Återstår: kr 69.185:68

Eget Data

LaståNgare på 1043 brton byggd 1913 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L 69 B 10 Tillhörig Stockhoms red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. Liksom Embla chartrad av Int. Röda Korset för trafik Lissabon-Marseille med livsmedel och krigsfångepaket. Ingen historik.

1) VINDÖ 26.10.43

RAMMADE OCH SÄNKTE MINKRYSSAREN ÄLVSNABBEN I STOCKHOLMS SKÄRGÅRD .

Rapport

Avgick Luleå lör 23.10.43 destinerad till Holtenau fö rorder.Last av 3458 ton järnmalm. Djupg F. 18'8" - A. 19'3" 27 ombv.
Tis 26.10 kl 00.08 rammat minkryssaren Älvsnabben som gick medsläckta sidolanternor i farleden c:a 1½'S. Söderhälls fyr i Stockholms skärgård.Mörkt, skyigt väder med klar sikt.Ingen sjö. 3e styrmans vakt, utkik på backen. Älvsnabben iakttogs först som ett fast vitt ljus om STB och Vindö höll detta sken om STB.Älvsnabben gav en kort, en kort och 3 korta signaler medan Vindö inte gav några signaler. Vindö höll före kollisionen kurs magn.SW3/8 S och höll 9 knop.Denna kurs hölls vid kollisionen. Vindö fick stäven intryckt och skador på däck. Älvsnabben bogserades på grund hängande på Vindös stäv tills Älvsnabbens däck brast och Älvsnabben kantrade.

Journalutdrag

Lör 23.10 kl 07 börjat inlastningen vid malmkajen i Luleå.Färdiglastat kl 13 Intag 3458,1 ton. Kl 13.56 avgått med assistans av lots,båtsmän och bogserbåt.

Mån 25.10 kl 22.45 lotsbyte vid Dalarö. Kronolots Uno Nyström bordat. Fortsatt resan. Vind SO3. Barometer 29,40. Kl 24 Söderhälls fyr tätt om STB. Skyad luft.

Tis 26.10 ett vitt fast sken observerats på STB sida vid midnatt.Plötsligt hördes en kort signal,ännu en kort signal samt 3 korta signaler.Rodret lades då STB och full back slogs i maskin.Kl 00.08 kolliderat med ett stort fartyg som låg tvärs i farleden.Stoppat maskinen.Det fasta vita ljuset visade sig tillhöra minkryssaren Älvsnabben.Inga andra ljus ombor kunde upptäckas. Förpiken vattenfyllts man pejling visade inget annat läckage. Från backdäck iakttogs att minkryssaren träffats för om kommandobryggan på BB sida där ett större hål uppstått i bordläggningen. Efter samråd med fartygschefen i minkryssaren beslöts att sätta minkryssaren på grund med hjälp av Vindö. Satt lanternor för " Icke manöver odugligt fartyg." Fått ombord wirar från Älvsnabben för att hindra fartygen att komma från varandra eftersom Älvsnabben befarades sjunka. Vind kl 01.53 börjat skjuta Älvsnabben framför stäven varvid Älvsnabben delvis hängde på Vindös stäv. Gått med varierande farter. Kl 03.45 satt Älvsnabben på grund vid Söderhälls fyr,sedan kvarlegat och stöttat fartyget i väntan på bärgningshjälp. Stämplat upp kollisionsskottet till rum I för att förhindra bristning.Fortfarande läns utom förpiken. - Kl 06.50 brast Älvsnabbens däck där det vilat på Vindös stäv och Älvsnabben kantrade.Bränt bort BB ankarkätting som fastnat i Älvsnabben. Hela Vindös stäv intryckt och betydande skador på backdäcket varför be-

VINDÖ 26.10.43

slutat ingå till Stockholm för reparation.Gått med halv fart för egen maskin. Lotsbyte vid Dalarö 09.45.Fått hamnlots 16.50 och en bogserbåt. Förtöjda vid kaj i Värtahamnen kl 17.30.

ss Vindö 28.10.43
Edwin Lindell
Befh

Maskindagboken

Tis 26.10.43 FB 00.09, stopp 00.10, kolliderat med minkryssaren Älvsnabben
SF 01.46 stopp 02.15 SF 02.25 stopp 03.31 SF 03.33 HSF 03.33
stopp 03.34 SF 03.35 stopp 03.37 HSF 03.37 stopp 03.40 HSF 03.41
SF 03.43 stopp 03.45 SF 03.45 stopp 03.46 - SF 07.50 HF 07.555
Stxxxx03x45 SF 09.22 etc ----stopp 17.19.Väl i maskin 17.24 i
Stockholm, Släckt BB panna.

Crew List

Befh Ingvar Edwin Lindell, Verkstadsgatan 5,Sthlm, 14.8.06 (14 mån)
1e styrman Erik Arthur Ljungström, Loverslund, 27.9.04
2e styrman Johannes Grahn, Piteå, 10.11.18
3e styrman Johan Widgren, Solna, 29.10.09 (1 år ombord)
Chief Elon Gustaf Adolf Åstrand, Sundsvall, 4.11.00
1e maskinist Karl Anton Olsson, Lund, 9.3.01
2e maskinist Hans Ossian Viking Göransson, Landskrona, 23.4.17
Stuert Johannes Frithiof Jönsson, Hälsingborg, 6.1.95
Kock Martin Oscar Svantesson, Piteå, 25.4.00
Mässuppassare Gustaf Adolf Bergman, Malmö, 9.6.10
Timmerman Karl Wilhelm Olsson, Gävle, 7.8.87
Matros Jphan Förberg, Stockholm, 8.4.19
Matros Johan Torsten Jönsson, Ystad, 2.5.19
LättmatrosKarl Axel Bertil Christiansson, Visby, 26.1.17
Lättmatros Sven August Rodin, Ven, 7.7.18
Jungman Algot Valentin Andersson, Malmö ,6.9.24
Jungman Dan Ydeon Liljebäck, Haparanda, 5.7.17
Jungman Sven Erik Olsson , Malmö, 31.12.21
Donkeyman Nils Ragnar Eldfast, Stockholm, 14.6.07
Smörjare Karl Edvin Johansson, Hörnefors, 3.9.93
Eldare Axel Birger Olsson, Sölvesborg, 10.1.18
Eldare Stig Åke Lennart Olsson, Stockholm, 30.11.14
Eldare Torsten Algot Högberg, Göteborg, 30.12.06
Lämpare Nils Oskar Palmqvist, Landskrona, 6.8.18
Lämpare Sten Henry Myrtenquist, Karlstad, 11.11.21
Maskinelev Sven Torsten Larsson, Haparanda, 12.9.27

Kronolotsen Uno Torsten Arnold Nyström, Dalarö, f-91 (Ordinarie lots från -

VINDÖ 26.10.43

SJÖFÖRKLARING I STOCKHOLM MÅN 8.11.43 kl 12

Vindö assurerad i SKN och i Mälaren,Sthlm.
Last & frakt ass.hos Firma Wm.Günther GmbH,Hamburg.
Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno : inga frågor.
Advokat Ivar Morsing för Mälaren.
Älvsnabbens chef,Kommendörkapten av 2a graden Åke Berg anmält sig.
Advokat Claes C:son Uggla för Kungliga Marinförvaltningen.
SKN & rederiet lät sig icke avhöra.

Befh Lindell: Var inte på bryggan strax före och vid kollisionen.Uppgifterna i hans rapport grundade på uppgifter av 3:e styrman Widgren.

3e styrman Widgren: Vakthavande sedan kl 24 då Söderhälls fyr befunnit sig något akter om tvärs på STB sida. Ungefär en à två tidsminuter därefter iakttog han ungefär rätt förut på ett avstånd av ungefär ½' ett fast vitt ljus som han antog vara akterlanternan på ett farmför gående fartyg. Omkring 4 minuter efter det han först iakttagit nämnda ljus hörde han med tämligen kort mellanrum 2 korta ljusdignaler och strax efter den andra signalen en backsignal. Han förstod då att ett mötande fartyg befann sig i leden.Ingen svarssignal avgivits från Vindö. Först då fartyger befunnit sig alldeles inpå varandra hade han skymtat konturerna av det andra fartyget - lagt märke till att det var camouflagemålat - som Vindö med sin BB bog träffade på dess BB-sida för om kommandobryggan.Vindös maskin arbetat back c:a 1 minut före kollisionen. Då bogseringen,som varit förenad med viss risk för Vindö, påbörjades efter överläggning med Fc på Älvsnabben ,var Älvsnabbens sidolanternor tända. Så vitt han hade sig bekant hade det inte varit avsett att Vindöskulle ha ankrat vare sig vid Mysingsholm eller Östra Röko. (Befh upplyste här att han tillsagt lotsen att ankring skulle ske strax före framkomsten till Östra Röko.)

KK 2 gr. Berg på Älvsnabben: Fört befälet på Älvsnabbens brygga. Då Älvsnabben befunnit sig i närheten av Östra Röko hade han beordrat tändning av fartygets gånglanternor,som hade varit släckta under en stridsövning i vilken fartyget deltagit. Tvärs Kapellön hade fartyget framförts ungefär i gränslinjen mellan de sydliga vita & gröna sektorerna från Söderhälls fyr.Redan dessförinnan hade Berg ett gott stycke förut siktat Vindös vita topplanterna och gröna sidoljus.Då det mötande fartyget synts ligga å sin BB-sida av farleden,hade Berg beordrat gir STB hän och samtidigt låtit ge STB-signal i fyfonen. Då det mötande fartyget syntes bibehålla sin kurs hade Berg beordrat ytterligare STB hän och åter givit STB-signal. Samtidigt slogs stopp i maskin. Berg hade inte vågat backa eftersom akterskeppet i så fall skulle ha svängt STB hän. Det hade förflutit 40-50 sekunder mellan de 2 STB-signalerna. Vid den andra signaler

VINDÖ 26.10.43

hade Älvsnabben befunnit sig ungefär rätt öster om Lesundsholmen. När Berg skymtat det mötande fartygets skrov hade han beordrat BB dikt och fu full back i maskin. Älvsnabben stävade i kollisionsögonblicket på en kurs av 70° och Vindö träffade Älvsnabben ic:a 30° vinkel, Berg vid tillfället varit övertygad om att Älvsnabbens sidolanternor varit tända och hade med hänsyn härtill inte kunnat fatta varför Vindö inte girat STB hän. (Visat skiss)

Advokat Uggla: Uppgivit att HJKR nr 10 framförts ett stycke akter om Älvsnabben.

3e styrman Widgren på Vindö: Utom det vita ljuset från minkryssaren inte sett ljus från något annat fartyg än det gröna sidoljuset från ett mindre fartyg som passerat Vindö på dess STB-sida.

Kronolots Nyström: Bordat Vindö vid Dalarö och sedan hela tiden varit på bryggan. Ungefär då Vindö befunnit sig tvärs Norrhäll hadehan kunnat skymta konturerna av Mysingeholm. Passerat Söderhälls fyr på c:a 400 meters avstånd. Strax innan Vindö kommit fram till Söderhäll,hade han ungefär rätt förut något på STB bog siktat ett vitt fast ljus som han antog komma från akterlanternan på ett framför gående fartyg eller möjligen från en ankarliggare. Han hade, sedan Söderhäll passerats,låtit Vindö hålla kurspå det vita ljuset från Östra Röko fyr. Då Vindö närmade sig det tidigare siktade ljuset hade han , på grund av ljusets höjd över vattnet ,insett att det inte kunde komma från en akterlanterna,utan trott att det möjligen kunde vara något ljus på Älvsnabbens holme. Ljuset hade alltjämt synts på STB bog. När Vindö gått c:a 5′från Söderhälls fyr hade han uppfattat en kort ljudsignal och förstått att ljuset kom från ett fartyg i närheten. Den avgivna signalen inte föranlett någon åtgärd från Vindös sida. Inte heller efter den andra korta ljudsignalen som åtföljts av en backsignal företogs någon åtgärd från Vindös sida. Från den första ljudsignalen fram till kollisionen gått föga mer än 1 minut. Strax efter det backsignalen hörts hade konturerna av ett fartyg framträtt i mörkret föröver och då beordrade lotsen dikt STB roder och full back i maskin. Vindös BB bog träffade med ett brak det andra fartyget om BB för om bryggan.Han hade vid ett mångfald tillfällen nattetid lotsat fartyg i denn farled och hållit ungefär den kurs han alltid brukade hålla. I vanliga fall, sedan Söderhälls fyr passerats,brukade han ge order om att hålla det vitaljuset från Ö.Röko fyr något BB om Masten. Denna gång hade han beordrat rorsman att hålla rätt på nämnda vita ljus.Han hade fått tillsägelse att Vindö skulle ankra vid Östra Röko eftersom befh inte ville föra ut fartyget på öppet vatten frrön i dagningen. När Vindö befunnit sig i närheten av Söderhälls fyr hade han sett lanternor från ett annat fartyg akter om Älvsnabben. Någon stund därefte

VINDÖ 26.10.43

sett på STB-sidan ett annat fartygs gröna sidoljus i sådant läge att detta fartyg syntes gå väster om Söderhäll.

2e maskinist Göransson: Maskinen före kollisionen endast hunnit gå några varv back.

Lättmatros Christiansson: Till rors från kl 24.Styrt efter lotsens anvisingar, rätt på vita ljuset från Ö.Röko fyr. Därunder ett stycke föröver om STB sett ett fast vitt ljus.Strax därpå hört en STB-signal och efter några sekunder ännu en STB-signal. På lotsens order lagt rodret över åt STB. Han hade då ännu inte kunnat se konturerna av något mötande farrtyg men då han strax därpå uppfattat en backsignal så g han konturerna av ett fartyg till synes liggande tvärs för Vindös kurs i mörkret.

Lättmatros Rodin: Utkik på backen från kl 24. Strax efter det Söderhäll passerats sett ett vitt fyrsken förut och några grader om STB det gröna sidoljuset från ett förbipasserande fartyg.Strax efter det han tagit vakten sett ett fast vitt ljus ungefär rätt förut,vilkethan antagit härrörde från land eller var akterlanternan på ett framför gående fartyg. Vid de 2 STB-signalerna och backsignalen förstått att detta ljus kom från ett i leden framför gående fartyg. Strax före backsignalen framträdde konturerna av ett mötandefartyg vilket syntes ligga snett över Vindös kurslinje.Några ögonblick därefter rände Vindö in i minkryssarens BB-sida midskepps.

KK memorial 11.12.43

Orsak till kollisionen: Under förutsättning att Älvsnabbens sidolanternor icke blivit tända efter stridsövningen, bär örlogsfartyget till allra största delen skulden till ombordläggningen. Detta så mycket mera som Älvsnabben av allt att döma endast förde en brinnande topplanterna,vilken på längre avstånd under mörker och utan att horisonten varit synlig,möjligen kunde hava tagits för en ankarliggare eller akterlanternan på ett framför gående fartyg.

ss Vindö.

Vad nu Vindös manövrer, eller rättare sagt underlåtna manövrer beträffar, konstaterat kronolotsen vid sjöförhöret att fartyget passerat Söderhälls fyr på c:a 400 meters avstånd och därefter satt kursen direkt på Ö.Röko fyr.Han lät således fartyget gira från ungefär rv 205° till 220°, och befann sig efter fullbordad gir i Östra Rökos vita sektor (Bx 2 täta var 6 sek.) Frågan gäller nu om lotsen meddelst en kraftigare STB-gir bort taga fartyget så långt västvart att han vid en strax därefter företagen uppstöttning och BB-gir fått Söderhälls fyr rätt akterut och Ö.Röko ungefäär rätt förut. Fartyget hade då befunnit sig på den imaginära farledslinje som

de㎗ar upp farvattnet och samtidigt utvisar segelledens sträckning. (I sjökortet utmärkt med en heldragen svart rand.) Int.Sjövägsreglernas artikel 25 säger:" I trånga farvatten skall varje ångfartyg,är så kan ske utan fara,hålla sig på den sida av segelleden som ligger å Fartygets STB-sida." Definitionen " trångt farvatten " är i såväl int. som Sv. sjöfartskretsar ett mycket svävande begrepp och klarlägges icke i någon författning utan överlämnas åt rättstillämpningen vid varje särskilt kollisionsfall.Vid tillfället rådde mörker,dock inte tätare än att lotsen från tvärs Norrhäll kunde skymta konturerna av Mysingeholm som låg c:a 1½' från fartygets dåvarande position. Siktförhållandena kunna därför betecknas som gynnsamma. När därför lotsen på sedvanligt sätt satt kursen ner mot Östra Röko (denna gång rätt på fyren) hade han efter några tidsminuter kommit underfund med att det tidigare förut om STB siktade vita ljuset,p.g av dess höga höjd övervattenytan, icke kunde härröra från en akterlanterna. Som han dessutom var en gammal erfaren lots ,borde han med ganska stor säkerhet hava blivit förvissad om att ett mindre fartyg (under 45 meter) icke gärna gick till ankars mitt i en trafikerad farled på ett vattendjup av 20-25 famnar,vilket är det största djupet på hela Mysingen. Återstår således som antagbart ett fast ljus från någon av de närbelägna holmarna på STB bog. Fartygen hade nu kommit varandra betydligt närmare men konturerna voro icke skönjbara då den första STB-signalen avgavs från kryssaren. Lotsen säger då att " han förstått att det siktade ljuset härrörde från ett fartyg i närheten" och den vakthavande styrmannen går ännu längre när han erkänner att han " härav förstått att ett mötande fartyg befunne sig i leden." Det hade därför legat nära till hands att draga den slutsatsen att signalen kom från fartyget med det vita ljuset och som följd av slarv eller möjligen en sprungen propp icke förde reglementenliga sidoljus.Lotsen eller styrmannen borde därför omedelbart hava saktat ned eller stoppat maskinen och avgivit en lång varnings- och lystringssignal.När sedan STB-signalen nr 2 uppfattats hade det varit bryggbefälets oavvisliga plikt att beordra dikt STB roder och så snart Vindö börjat komma STB slå full fart back i maskin.Under för hande varande omständigheter hade man ombord på Vindö då efterlevat Artikel 27 Och 29 och gjort allt vad i deras förmåga stod att undvika en hotande ombordläggning. - Slutligen bör nämnas att kollisionen icke ägde rum 1½' syd Söderhälls fyr utan c:a 1 sjömil SSW Söderhälls fyr.

H.M.Älvsnabben .

Denna minkryssare var, som tidigare angivits, på väg norrut och framfördes "ungefär i gränslinjen mellan de sydliga vita och gröna sektorerna från Söderhälls fyr". Fartygschefen befann sig själv på bryggan och hade i god tid siktat Vindös topplanternor och gröna sidoljus.Han angiver icke vid sjöförklaringen i vilken riktning motliggarens lanternor befunnno sig,men ka

VINDÖ 26.10.43

man taga för givet att de syntes några grader om STB då Älvsnabben hunnit upp tvärs Kapellön. Strax därefter begår kryssarchefen ett feltag, som med hänsyn till farledens sträckning och att han förde befälet å ett örlogsfartyg, kan förklaras om än icke försvaras. Han tar nämligen för givet att farleden är att räkna som " trångt farvatten" och att Vindö när som helst skall företaga en STB-gir,varför han beordrar STB roder åtföljd av en kort stöt i sirenen. I detta sammanhang bör erinras om att våra sjöofficerere i görligaste mån söka strikt efterleva de föreskrifter som ur navigerings- och sjösäkerhetssynpunkt äro utfärdade av Marinledningen, och därför framföra sina fartyg så närafarledslinjerna som möjligt i sjökorten eller deras hemliga specialer. En lots däremot, som känner sin speciella korta sträcka av kusten och vet hur nära en grundklack fartyget kan framföras,håller sig till en mera smidig och bekväm navigering. Detta slag av navigering minskar, enligt min åsikt,grundstötningarnas antal under mörker,osiktbart väder och tjocka,men ökar onekligen kollisionsrisken. Även oå nu kryssarens sidoljus varit tända,vilketde synbarligen icke voro, närmade sig fartygen varandra med " grönt mot grönt" .Härvid är dock att märka att kryssaren styrde ungefär rv 36° under det att Vondö låg an 220°. En skillnad i kontrakurs av 4°, vilken bringade fartygen allt närmare varandra under en ytterst spetsig vinkel,men vars kurslinjer dock icke skulle skära varandra förrän tvärs monumentet på södra delen av Kapellön, och därför långt akter om kryssaren. Det synes mig därför hava varit oförskitigt från kryssarchefens sida att, de endast några få kabellämgder skiljde fartygen åt, gira STB för att dymedelst - som han tog för helt naturligt - tvinga Vindö att ävenledes ändra sin kurs STB hän. Hade däremot Vindös BB lanterna då och då skymtat fram, även om navigeringsljusen iakttagits 4-6 på kryssarens STB bog,vore sakförhållandet något helt annat och hade det då varit chefens plikt att gira STB. Det erkännes gärna att situationen var prekär så tills vida tt kryssaren icke kunde gira BB av den anledningen, att Vindö i samma ögonblick kunde ha girat STB. Hade då en kollision inträffat skulle örlogsfartyget blivit ensamt skyldigt till kollisionen. Den enda , och dessutom rätta manövern som stod chefen till buds vid ifrågavarande tillfälle,var att behålla oförändrad kurs och sakta ner eller stoppa maskinerna för att icke riskera att ränna fartyget iland på Söderhäll,men framför allt att hava låtit vaktbefälet övertyga sig om att alla navigeringsljus blivit tända på vid en tidigare tidpunkt. Som nu blev fallet fördes Älvsnabben medelst en STB-gir -som först upphävdes då kryssaren låg nästan tvärs i farleden och stävade i ostlig riktning - mitt i det mötande lastfartygets väg och blev därför med en mycket hög procent skyldig till sammanstötninge

Ec officio
Bo Bergström

VINDÖ 26.10.43

Brev från Rexbolaget till SKN,Sthlm 26.10.43

Från ångaren Vindö har idag ingått följande telegram avsänt från Stavsnäs Radio kl 08.10: "Kolliderat vid Söderhälls fyr svårt skadad i förstäven förpiken läck går till stockholm." - Fartyget var på resa från Luleå till Tysk Nordsjöhamn eller Delfzijl med malmlast. Senare har meddelande ingått genom lotsarna att fartyget passerade Dalarö kl 09ö30.Vi hava även underrättat civilassuradörerna,försäkr AB Mälaren, om haveriet.

Avis om Fältkrigsrättens sammanträde 4.2.44

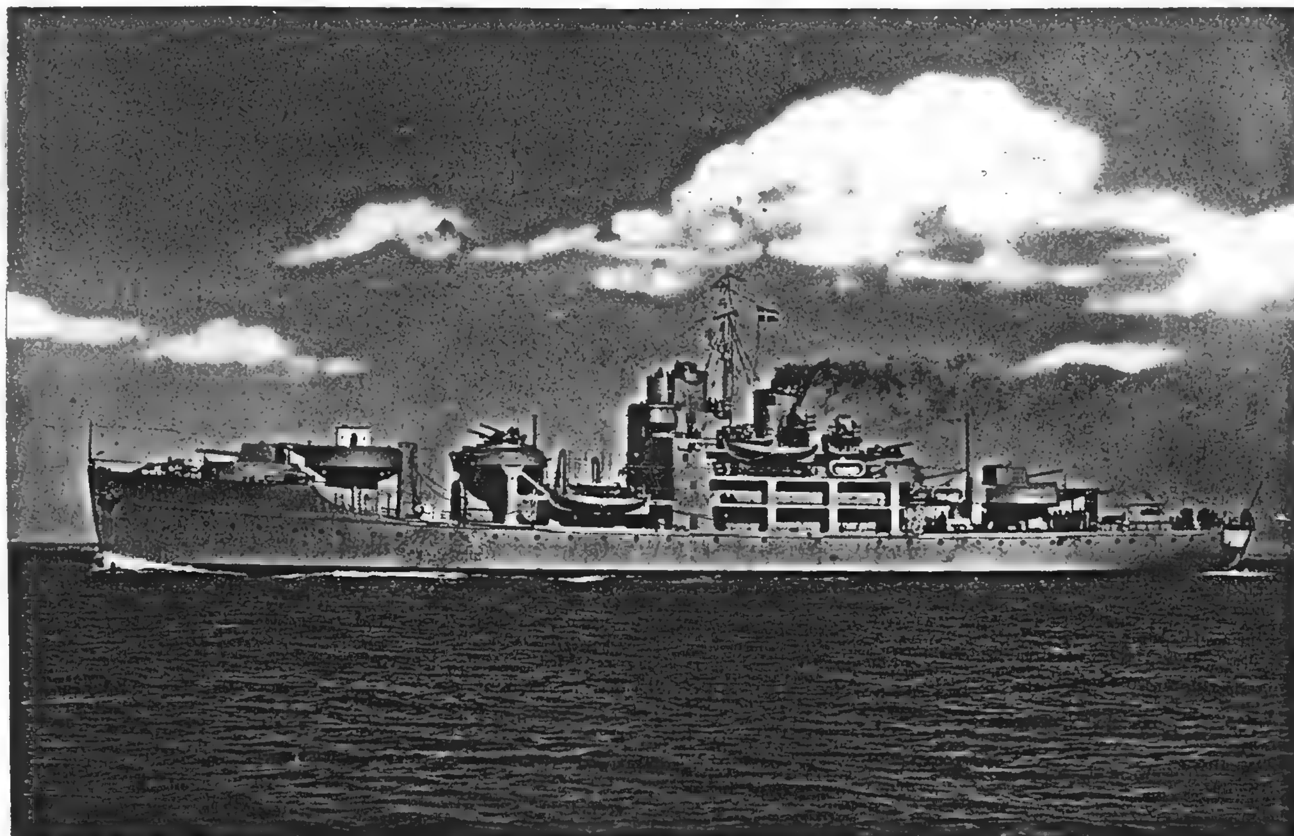
(Maskinskriven lapp) SKN, Kungsgatan 6, Underrättas härmed om att målet mellan undertecknad t.f. krigsfiskal å ena, samt kommendörkapten Åke Berg,å andra sidan, angåemde sammanstötningen mellan kryssaren Älv - snabben och malmfartyget Vindö,förekommer inför Fältkrigsrätten å Kustflottan fredagen den 4.2.44 kl 14 å depåfartyget Niord, Hårsfjärden. Båt avgår från Vitså brygga kl omkring 13.30.

Stockholm 1.2.44
Sten Mattsson
T.f. Krigsfiskal.

Assurans

Rexbolaget upplyste på förfrågan SKN den 13.3.47 att " vi erhållit full ersättning i detta haveri från motparten."

Förfaller å SKN enligt brev av den 13.3.47



Minkryssaren Älvsnabben

VINDÖ 26.10.43

Historik

Turretmalmångare på 2435 brton byggd 1909 vid Wm.Doxford & Sons Ltd i Sunderland av stål. (Ex Ulla, Särimner, Inland) L 88,4 B.13,3 Tillhörig red AB Rex (Ragnar Källström) i Stockholm. Byggd som Inland för Ångf.AB Tirfing i Gtbg (Axel Broström & Son) Sjösatt 20.5.09 som Doxfords sjätte Turretångare för Tirfing. Den 22.6.09 sjösattes Nyland. Inland såldes 1924 till red AB Suecia i Stockholm och fick namnet Särimner. 1939 äverfördes hon till Finsk flagg , Lemlands Red AB i Mariehamn och fick behålla sitt namn. Den 6.2.42 fick red AB Suecia importlicens för Särimner som åter blev svensk och någon månad hette Ulla innan hon i mars 42 såldes till Rexbolaget ich fick heta Vindö. - Sedan Grängesbergsbolagets ss Polcirkeln 1954 sålts till nedskrotning var Vindö den sista turretångaren i svenska handelsflottan Jämte henne fanns deå bara ett annat turretfartyg kvar i Europa, Hermann Fritzen av Hamburg, systerfartyg till Inland/Vindö och byggd 1909 i Sunderland. Efter att i 47 år ha korsat Nord- och Östersjön med malmlaster möttes dessa 3 unika fartyg för första gången 1956 vid malmkajen i Oxelösund där de väckte stort uppseende i sjöfartskretsar på grund av sin typ och det egendomliga sammanträffandet. - Turretkollegan Polcirkeln på 1927 brton byggd 1907 vid Lindholmen, L 88,9 B 12,1, 900 ihkr med 8 malmfickor & 8 luckor anträdde 30.8.54 sin sista resa från Oxelösund till Göteborg för nedskrotning, såld till Glücksmans Metallaffär. I april 1958 såldes Vindö till Perssöner i Ystad pch lämnade 25.4.58 Sthlm för sista gången bogserad av ss Isbjörn. Hon följdes av ss Rådmansö och Runmarö som då var de äldsta ångarna i Rexbolagets flotta,

3) H.M.ÄLVSNABBEN 26.10.43

MINKRYSSARE KANTRADE EFTER KOLLISION MED ss VINDÖ 1'SSW SÖDERHÄLLS FYR.

Sammanfattning.

1 sjömil SSW Söderhälls fyr, i lotsleden förbi Söderhälls och Östra Röko fyrar i Stockholms skärgård mötte minkryssaren Älvsnabben vid midnatt natten till tis 26.10.43, gående med släckta sidolanternor och endast en topplanterna tänd, på väg mot Stockholm efter en stridsövning malmlastade Turre ångaren Vindö av Stockholm på 2435 brton från vilkens brygga det vita ljuset från Älvsnabben i det längst blev taget för akterlanternan på ett framför gående fartyg. Konturerna av minkryssaren blev skönjbara i mörkret föröver då det var för sent att undgå kollision vartil minkryssaren girade upp framför Vindös stäv och rammades med ett åskliknande brak midskepps BB stra för om bryggan.Ett gapande hål revs upp i bordläggningen ned till 1½ meter under vattelnlinjen, men genom att Vindö fortsatte att gå framåt med sakta fart, skjutande Älvsnabben framför sig mot grundare vatten,förhindrades att det stora fartyget sjönk mitt i leden och spärrade den. Först kl 06.50 brast Älvsnabbens däck vid kollisionsstället och Vindö backade ut från henne varpå minkryssaren kantrade på grunt vatten. Inklämt i plåttrasorna satt Vindös BB ankare fastklämt och dess kätting måste skäras av innan Vindö kl 07.50 fortsatte mot Stockholm för reparation. Hon hade fått stäven och backen krossade och förpiken vattenfylld. För detaljer om kollisionen se Vindö 26.10.43 . Ingen människa hade skadats. Marinens Belos och Neptunbolagets Hermes anlände vid middagstid 26.10 till Älssnabben som låg i väl skyddat läge och dykare gick ner för att täta hålet med påsvetsade plåtar och stämplingar. Sedan maskinrummet länspumpats kunde Älvsnabben mån 1.11 för egen maskin gå till Galärvarvet i Stockholm för dockning. - Den 4.2.44 sammanträdde Kustflottans Fältkrigsrätt ombord på depåfartyget Niord vid Hårsfjärdsbasen för att börja utreda orsakerna till kollisionen. Grundorsaken var de släckta sidolanternorna.

Symbolisk arrest ~~och dagsböter~~ för befälet.

För försummelse i tjänsten dömdes den 10.7.45 fartygschefen KK Åke Berg på Älssnabben av Krigshovrätten i Stockholm till 10 dagars arrest utan bevakning, vaktofficeren löjtnant Olof Ekendahl till samma straff, flaggstyrman Thure Thörnström till 3 dagars vaktarrest utan bevakning och flaggkorpral Åke Rifve till samma straff. Kommendörkapten ac 2a gr. Åke Berg hads som fartygschef beordrat löjtnant Ekendahl att tända gånglanternorna. Ekendahl vidarebefordrade ordern till flaggradiostyrman Thörnström vilken dock uppfattade ordern som gällande endast topplanternorna.De andra underlät att kontrollera att sidolanternorna verkligen blivit tända, vilket alltså ej var fallet.

Ej uppföljt på Krigsarkivet.

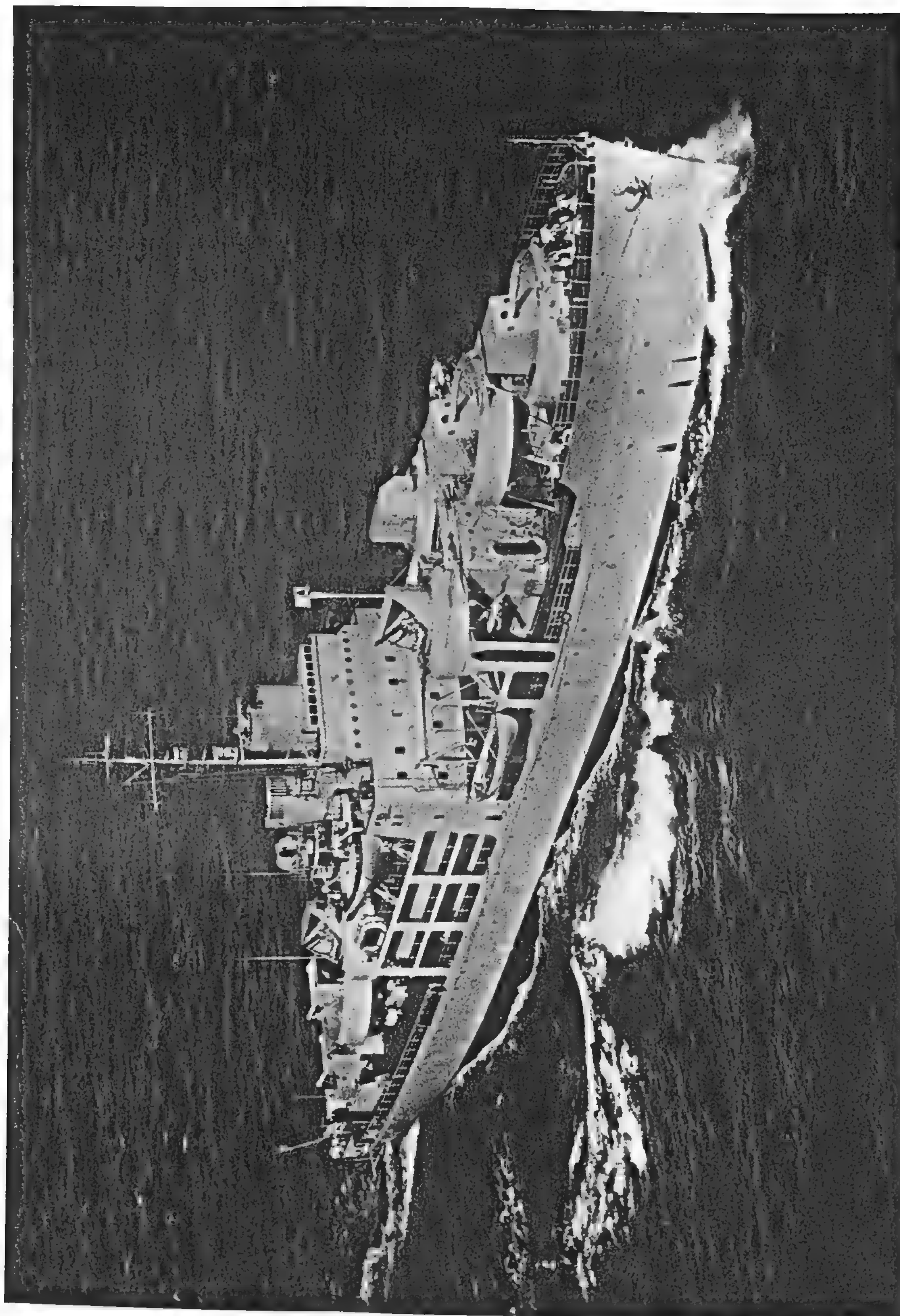
Älvsnabben 26.10.43

Historik

Minkryssare på 4200 depl.ton/3750 standardton byggs 1943 vid Eriksberg i Göteborg av stål. L.103 B 13.5. Tillhörig Svenska Marinen. Fartyget var projekterat som ett civilt bygge, ett linjemotorfartyg av varvets standardtyp, beställt av red AB Saturnus i Sthlm,men kontraktet övertogs av Marinförvaltningen och minkryssaren kom till .Varvet litade om allt utom skrovet medan byggamdet pågick. En stor del av den beställda materielen kunde användas,som t.ex motorer och winschar. Fartyget kölsträcktes 20.10.42,samma dag jagaren Sundsvall sjösattes. Den 19.1.43 sjösattes hon i närvaro av bl.a konteramiral Bjurner,kommendör Björklund och marinöverdirektör Quistgaard. Den 12.4.43 började provturerna och den 9.5 levererades Älvsnabben - ett unik och föga vackert fartyg som kostat 8.200.000 kr. Hon hade byggts på 5½ månader, rekordtid. Pressvisades 8.5.43 i Eriksbergs flytdocka och besöktes 7-8.6.43 vid Kastellholmen i Sthlm av 140 riksdagsmän, försvarsministern och ÖB. Med sitt tornliknande bryggparti, en kort signalmast på akterkant av bryggan som enda rigg, 3 kanonplattformar på fördäck och en på akterdäck hade hon en förbryllande exteriör. Det medelsvåra artilleriet bestod av 4 st 15,3 cm kanoner. Luftvärnsbestyckningen utgjordes av 6 st 20 mm AKA, 7 st 8 mm Ksp och 8 st 40 mm LV-AKA. Därutöver ingick räls för minutläggning och 4 st sjunkbombkastare i beväpningen. 225 mans besättning, 1000 ton stenbarlast (gatsten nog för att täcka hela Birger Jarlsgatan), biograf för instruktionsfilmer, rikthall med 2 lv-pjäser i an av mindurkarna, paravaner, ett 40-tal ordertelefoner. - I marinens annaler förblir Älvsnabben det fartyg som efter kryssarens Fylgias utrangering från nov 1953 övertog traditionen med långresor och jorden-runtseglingar under 50 och 60-talet. Resor som av svenska folket mer och mer kom att upplevas som obefogat slöseri med skattemedel till vilket bidrog skandaler som smuggling och fylleri , som gav henne öknamnet "Älvsnapsen."

Den 28.4.47 hade hon en grundkänning på Mysingefjärden, grundstötte 19.9.52 i tjocka tidigt på morgonen vid Långholmens fyr på Södra Kanholmsfjärden men drogs flott 14.20 av 2 bogserbåtar, jagaren Visby och tendern Sveparen. Den 20.10.52 gick hon på grund i Flintrännan i Öresund men kom loss efter läktring av brännolja 21.10 och gick in till Malmö. - Den 10.11.53,ommålad i ljusgrått, avgick Älvsnabben från Karlskrona och 17.11 kl 15 från Göteborg på sin första långkryssning till Afrika,Sydamerika och Västindien. Fylgia var då borta och Gotland låg vid varv. Fc var KK Oscar Krokstedt, sekond kapten H.Aspenberg och hon hade 250 mans besättning varav 100 vpl. (Tidigare hade Ä. i aug -45 besökt Färöarna) Den 30.3.54 återkom hon till Göteborg efter att ha besökt bl.a.Freetown,Santos,Pernambuco,Port of Spain, Kingston och New Orleans. 87 dygn till sjöss, 45 dygn i hamn, med oupphör-

ÄLVSNABBEN 26.10.43



liga övningar under sjötiden. Inför denna resa hade fartyget nyutrustats från köl till masttopp och fått bl.a en telefonxäxel för 44 automattelefoner och ett bibliotek med 700 volymer. I förråd i de utrymda mindurkarna fanns frisersalong,skomakare ,skrädderi och 20 plastbehandlade julgranar, samt 20.000 läskedrycker och torrpulver till 20.000 portioner glace.
19.8.54 under skjutövningar vid Gotska Sandön tillsammans med 3 jagare och kryssaren Tre Kronor skadades 3 vpl då bakflamman från raketpjäs antände

Älvsnabben 26.10.43

en krutkardus. 21-åriga Sven Berndtsson,Skällåker, blev svårast bränd. De skadade infördes av jagaren Sundsvall till Nynärhamn där ambulans väntade. - Ett par tidigare händelser i Älvsnabbens tillvaro förtjänar att nämnas. Då hon i aug 1949 låg utanför Norska kusten mötte hon ett par USA-jagare och från an av dessa signalerades:"What ship,please?" Från Älvsnabben gavs besked,varpå amerikanen på nytt frågade:" What ship,please?" tydligt konfunderad båda av hennes säregna exteriör och det egendomliga namnet. - 20.8- 5.11.50 deltog Älvsnabben i den stora efterkrigsminsvepningen i farvattnen utanför Kullen.(Se Sökaren 3.10.53) -

Första världsomseglingen 1954-55

Ons 10.11.54 lämnade Älvsnabben Göteborg för att göra den första marina världsomesglingen sedan Vanadis seglats 1883-65. Hon återkom 2.5.55 efter att på 174 dygn ha avverkat 28985 sjömil med 16 miljoner propellervarv och besökt 4 världsdelar,13 länder samt Hawaii och 6 huvudstäder.Under resan producerade bageriet ombord 42000 bullar och den nya clacemaskinen 13765 glaceportioner. Hon hade denna resa 263 man ombord. På utresan kom hon till Valencia 20.11.54 och till Port Said 1.12. Den 9.12 i Aden besökte marskalk Tito fartyget.18.12 kom hon till Bombay och låg där 4 dygn.Annandag jul til Colombo där julen firades på däck i 35 graders värme.Via Bangkok,Singapore och Manilla kom hon 7.2.55 till Tokyo,hälsad av den första japanska kanonsaluten efter kapitulationen 1945. Efter 6 dygn i Tokyo sattes kursen ut över Stilla havet och 28.2 anlöptes Honolulu och senare San Diego, Califorinen där besättningen kunde göra utflykter till Hollywood. Avgick 19.3 till Panamakanalen och Ciudad Trujillo i Dominikanska Republiken osv

Fortsatt historik

I aug 1956 gjorde Älvsnabben ett 5 dagars vänskapsbesök i Liverpool.Det var första gången sedan 1932 som ett svensk krigsfartyg gästat Liverpool. Fc var kommendör Hermelin och bland besättningen var 60 kadetter.
Den 2.11.56 avgick Älvsnabben från Gtbg på en kryssning runt Sydamerika med beräknad återkomst 3.4.57 efter besök i Gibraltar,Rio, Montevideo,Buenos Aires, Valparaiso, Callao,Guayaquil,La Guardia,Vera Cruz,Havanna,på Bahamas och i Lexioes i Portugal. Fartyget återkallades dock redan 5.11 av Regerringen då Suezkrisen såg ut att övergå i världskrig och samtidigt återkallades jagaren Halland som på kryssning till Colombia hunnit SW Azorerna.Älvsnabbe besökte på den snöpliga hemresan Cadiz 8.11 och tog ombord aspiranterna från skolskeppen Falken & Gladan. Den 17.11 54 var Älvsnabben tillbaka vid Nya Vervet i Göteborg. Under jagaren Hallands hemfärd blev 20pårige befälseleven Kjell Hansson,Käglinge,Lockarp,i svår storm 200' SW Azorerna spolad överbord på kvällen 5.11 och samtidigt skadades svårt 22-årige befälseleven Karl Axel Bengtsson,Gtbg, av samma brottsjö.Han fördes iland 7.11 i Ponta Delgada på Azorerna för hemtransport med flyg.

ÄLVSNABBEN 26.10.43

10.1.57 avgick Älvsnabben från ÖVK till Göteborg och fortsatte därifrån 14.1 sin avbrutna resa till Syd-och mellanamerika med återkomst till Gtbg den 3.4.57 då 210000 sjömil avverkats eller ett varv rung jorden.Kommendörkapten Anders Nilsson förklarade stolt för pressen vid hemkomsten att han under 30 år i flottans tjänt aldrig haft en så fin besättning tidigare (288 man aspiranter & vpl)- 22.7- 13.8.57 transporterade Älvsnabben 350 ton landstigningsbåtar, snövesslor,baracker, hundslädar mm från Uddevalla till en Svensk-Finsk-Schweizisk geofysisk expedition till Spetsbergen. Kom 28.7 till Kinnvika vid Murchinson Bay på Nordostlandet dit 13-mannaexpeditionen tidigare kommit med sitt fartyg Aranda. Natten till 27.7 upptäckte ekolodet ombord på N 77°59,5'- 0.9° 52'en från 1000 meter till endast 20 meters djup brant uppstigande submarin fjälltopp.Älvsnabben cirklade i en timme runt pltasen och de 6 vetenskapsmännen ombord trodde det var en sensationell upptäckt,tills det visade sig att norrmännen kartlagt den för flera decennier sedan. - 12.11.57 lämnade Älvsnabben Karkslroka u befäl av KK Fredrik Taube och med 278 man ombord för årets långresa runt Sydamerika med återkomst till Gtbg 28.3.58. Resrouten gick via Malaga och Freetown till Rio, sedansydvart till Bueoos Aires och Montevideo och via Magellans Sund upp längd Chiles kust till Santiago de Chile och hamnar i Peru,genom Panamakanalen till Barbados och via Falmouth till Gtbg. De 137 dygnen bjöd på enbart vackert väder men nästan alla ombodd hade fått maginfektioner. KK Taube framhöll att resan betytt mycket för svensk Goodwill och fartyget hade rönt stor uppmärksamhet överallt från Press,TV och radio.Tis 1.4.58 kom Ä. åter till ÖVK i rykande snörstorm. - Salut och paraderande marinsoldater från den nya tyska Kriegsmarine mötte den eskader på 9 sv. örlogsfartyg spm 19.6.58 löpte in i Kiels hamn med Tre Kronor i täten. Samtidigt inledde Älvsnabben ,fregatterna Magne och Mjölner, ubåtsdepåfartyget Patricia och ubåtarna Dykaren och Svärdfisken ett 5-dagars besök i Gdynia. - Den 17.8.58 avgick Älvsnabben ,Fc kapten Sven Östterman från Gtbg till Spetsbergen medförande utrustning och 5 vetenskapsmän till expeditionen vid Kinnvika på Nordostlandet dit hon kom den 23.8.Den forskargrupp på 21 man som dittills vistats där följde sedan med till Tromsö 2-3.9 varpå Kirkenes besöktes och den 8-12.9 Murmansk före återresan till Gtbg dit man kom 18.9.- Det officiella tidsschemat rubbades av ismassor som blockerade inloppet till Murchinson Bay.Sön 24.8 måste Älvsnabben vända 20' från forskningsbasen och måste angöra Ny-Aalesund vid Kings Bay på västra Spetsbergen.Utrustningen måste överföras till Norska Polarinstitutets "Sjövern" och "Nordsyssel" som gick i skytteltrafik i den för småfartyg framkomliga isrännan. Kl 06 mån 8.9 gick Älvsnabben efter en natt i NW storm uppför Kolafloden,insvept i snöbyar och i kölvattnet på en Rysk jagare. På Murmansk redd förtöjdes hon vid kryssaren

ÄLVSNABBEN 26.10.43

Amiral Usjakov. 1000 ryssar samlats på kajen under banderollen " Hjärtliga Häsningar till det arbetsamma Svenska folket ." Efter bal på Kulturhuset, filmvisning i den trista barrackstadens enda biograf, museirundvandringar o.a festligheter avgick Ä. från Murmansk kl 09 fre 12.9 - och kom tors 18/9 till Göteborg efter att på 32 dygn ha passerat 80:de breddgraden 4 gånger och tillryggalagt mer än 3700 sjömil norr om Polcirkeln .Älvsnabben deltog sedan i en stor övning på Västkusten med atombombsanfall mot jagaren Småland och ett torpedanfall av dvärgubåten Spiggen mot Patricia, allt mycket välregisserat i skuggan av det Kalla Kriget. -

1958-59 års resa till Mexico m.fl

6.11.58 kl 11.30 löpte Älvsnabben ut från ÖVK med 272 man ombord för sin vinterexpedition . Efter strandhugg 24.11 på Isles de Saines norr om Martinique låg hon 25-29-11 i Fort de France på Martinique som var första hamnen.Sedan gick färden till Cartagena,Colombia där hon låg 4 dygn med avgång 7.12.Fortsatte så genom Panamakanalen till San Christobal på Galapagosöarna dit hon anlände 12.12 och vidare nordvart till Acapulco i Mexico 18-21.12.Jul firades till sjöss och nyår firades 30.12- 5.1.59 i San Francisco. Därefter angjordes Vancouver,Los Angeles,Punta Arenas i Costa Rica, Panamakanalen, Kingston på Jamaica, Key West,Florida,Port au Prince på Haiti 7-11-3 och sedan Dover 23.3-1.4 med återkomst till Gtbg 4.4. 59. Fc var på denna resa KK Gunnar Norström.

1959-60 års Orientresa

Kl 11.20 tors 12.11.59 lämnade Älvsnabben ÖVK för en 5-månadre resa till Indiska Oceanen med 286 mans besättning. Den 1.12 lämnade hon efter 4 dygns uppehåll Pireus ,höll stridsövning i Medelhavet,lossade i Suez 2 ton ammunition till Bhazatrupperna, låg i Aden 9-11.12 och kom till Karachi 18.12. Låg där till 22.12, firade jul till havs, låg i Madras 30.12 till 3.1.60, sedan i Kalkutta 7-11.1, Rangoon 15-19.1, Colombo 25-29.1 och passerade ekvatorn kl 09 mån 1.2 på väg till Seychellerna,NO Madagaskar där hon låg en kort stund för båtövningar och underhållstjänst innan hon fortsatte till Mombasa 8-12.2, Djibouti 20-23.2 Itanbul 4-9-3, Messina 14-18.3, Bordeaux 30.3- 3.4 med återkomst tilll Nya Varvet 9.4 kl 13.30.

500-årsminnet av Henrik Sjöfararens död 1960.

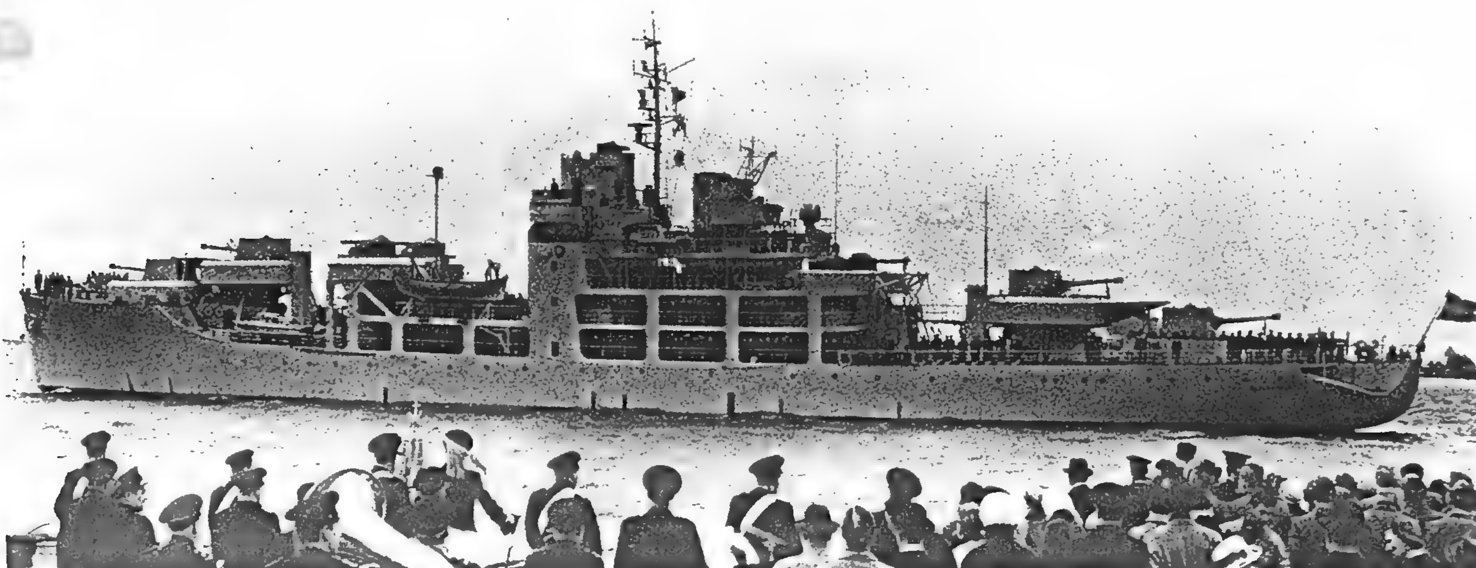
Sön 7.8.60 deltog Älvsnabben i defileringen och hederssaluten då 57 örlogsfartyg från 16 nationer samt 10 stora segelfartyg hedrade 500-årsminnet av Henrik Sjöfararens död år 1460 utanför Punta del Sagres i Portugal dä dennes residenslåg Portugals och Brasiliens presidenter bevittnade defileringen från linjeångaren Vera Cruz däck. Det var Henrik sjöfararens upptäckte som banade vägen för upptäckten av sjövägen till Indien. - Flottans vinterexpedition 1960-61 ombesörjdes av jagarna Öland och Östergötland. Älvsnabben låg på varv för modernisering och översyn.

Älvsnabben 26.10.43

Moderniseringen var avslutad i april 1961.Fartyget hade då klassats, fått 2 st 15 cm-kanoner utbytta mot 2 st 57 mmAKA Modell/50, kylrummen utökade, ny instrumentering.förbättrad luftkonditionering, amordningar för atomskydd mm.

"Jorden-runt-resan nr 2"

Denna resa var projekterad att bli den längsta något svensk örlogsfartyg gjort, bl.a skulle hamnar i Australien angöras .Fc var KK Yngve Rollof, 279 mans besättning varav 86 officersaspiranter och 111 utvalda vpl. Fartyget skulle lämna ÖVK 8.11 men den 2.11 beslutade försvarsminster Sven Andersson att inställa resan med hänsyn till det spända världsläget med Berlinkrisen, rysk not till Finland och Ryskt klagomål på Svenska inställningen till det nazistiska Västtyskland och ryska prov med 50-megatons atombomber på Nova Zemlja. Älvsnabben dirigerades till Bottenhavet men återgick 13.11 till ÖVK, varifrån hon 23.11 startade på en icke närmare i detalj planerad resa till sydeuropeiska hamnar. Kom 30.11 till Gibraltar och anlöpte 8.12 Tarragona efter övningar vid Balearerna,låg där till 12.12 och kom 16.12 till Tunis. Avgick 20.12 till Las Palmas och låg där 29.12-4.1.62.Efter en dispyt mellan Fc och sekonden blev den senare avpolleterad och hemsänd. Då Älvsnabben 20.-24.1.62 låg i Bordeaux kom en undersöknings grupp från MF dit, ledd av chefen för kustflottan,konteramiral Einar Blidborg. Via Dublin och Rouen kom Älvsnabben 22.2 till Marstran där CM, viceamiral Åke Lindemalm bordade för inspektion. Det visade sig sedan att minst 2 man ombord insjuknat i paratyfus och Älvsnabben låg 27.2 till 5.3 helt isolerad i karantän i Karlskrona. Sedan 3 man lagts inpå epidemisjukhuset fick de övriga ombord klartecken att gå iland.



Älvsnabben besöker Malmö c:a 1961

ÄLVSNABBEN 26.10.43

Långresa 1962-63

Mån 26.11.62 avgick Älvsnabben från ÖVK under befäl av KK Ulf Eklind och med 232 mans besättning för vinterkryssning till Syd -& Nordamerika. Kom 13.12 till Monrovia,Liberia och låg där i 4 dygn med besök av bl.a president Tubman. Från Kielkanalen hade resan till Monrovia tagit 16 dygn 17-29.12 var hon åter till havs och kom sedan till Rio varifrån hon den 4.1.63 avgick till San Salvador där hon låg 9-13-1. Sedan blev det Port of Spain, Bequia Island, Bermuda 8-12.2, Jacksonville i Florida 16-20.2 Norfolk, Virginia 26.2- 4.3, Dover 18-22.3 och till Göteborg 26.3.63. Hela resan varit solig och lugn utom ett oväder på resan Norfolk-Dover. Mån 25.3 ankrade Älvsnabben på Älgöfjorden,Marstrand och CM, viceamiral Åke Lindemalm inspekterade. Vid rutinkontroll hittade 3 tullmän ett 30-tal spritflaskor hos FC KK Ulf Eklind, vilket var 30 mer än han deklarerat för. I UO-mässen hittades sedan 119 gömda spritflaskor, likaså i Högbåtsmässen, ävensom vinflaskor och cigarretter. Razzian ombord fortsatte tis 26.3 vid Nya Varvet och inalles beslagtogs ombord 554 flaskor sprit, 211 vin, 128360 cigerretter, 3240 cigarrer,1057 cigariller,11780 paket cigarettpapper och 10 kg tobak. Dessutom torde enligt tullen minst 91 flaskor sprit och 58 vin ha kastats överbord liksom 40000 cigarretter, 34 man, varav 14 av de 18 UO erkände smugglingsförsök. Då Älvsnabben kom till ÖVK lör 30.3 medföljde tullpersonal och ingen mottagningsceremoni väntade. Natten till tis 23.4.63 grundstötte fartyget med 3 knop i tjocka utanför Hårsfjärden men kom flott efter 40 minuter med en läcka i en oljetank. Reparation i docka i Sthlm tog en dag. Tis 28.5 då marinen och flygvapnet i strålande högsommarväder hade sinårliga "Operation Samverkan" Öst Landsort och övningsledningen befann sig på Älvsnabben kolliderade två Lansenplan vid raketanfall och störtade brinnande i havet i 700 militära åskådares åsyn. En stor oljefläck markerade nedslagsplatsen. De 3 på planen, en fänrik, en fältflygare och en flygnavigatör ,återfanns aldrig. Tis 13.6.63 besökte Älvsnabben Gdynia 4 dygn framåt tillsammans med jagaren Hälsingland,fregatten Magne och 4 minsvepare. Där insjuknade 5 man i tarminfektion och fartygetfick gå i karantän 18-20.6 i Karlskrona.

Och så vidare

Älvsnabben fortsatte 1963-1979 sina årliga långresor. Den 6.11.79 löpte hon ut från ÖVK på sin sista långresa med Trinidad som första hamn. Tidskriften "Sjömannen" nr 1 1980 skrev under rubriken " Den Heliga Kons sista färd" hånfullt om det slöseri och den meningslöshet som alla dessa resor innburit för skattebetalarna. Parad- och solbadarresor i 30 års tid. "Vi emotser med spänning en bok betitlad förslagsvis "Älvsnabbens memoarer" skrev Frank Bengtsson, " men den kommer förmodligen att bli lika tunn som en volym om kända Norrmän genom tiderna. "

SIRENES 27.10.43 100% krig

TVINGAD GÅ INOMSKÄRS PÅ GRUND AV KRIGSFÖRHÅLLANDENA - FÅTT GRUNDKÄNNING

Rapport

Lör 23.10.43 avgick Holmsund destinerad till Königsberg via Stockholm för avmagnetisering. Rumslast 10678,33 Kbm massaved. Däckslast 1819,98 kbm massaved till 3,05 ms höjd föröver, 2,74 ms höjd midskepps och 3,20 ms höjd akter Däckslasten surrade med kättinger & skruvar. Djup g F 24′3″ - A 24′8″ 1100 ton vattenbarlast. 35 ombv.
Fick grundkänning kl 06.57 ons 27.10 med full fart, 7-8 knop, i inomskörslede med Hävringe fyr i rv 330 och N.Kränkans fyr i Rv 40. Vind S 2, smul sjö, överdragen luft, klar sikt. 1e styrman och mästerlotsen Gustaf Diener, Oxelösund på bryggan. Ingen utkik satt. Fartyget gick över grundet och fick läckor i förpiken, rum I, maskintankarna och torrtanken under pannorna. Gått in till Oxelösund för dykarundersökning. Orsak: P.g av krigsfröhållandena tvangs detta stora fartyg att navigera alltför nära kusten.
Sjökort: KSV nr 239, rättat till april 42. Kompasserna 26.10 justerats i Stockholm efter avmagnetisering.

Sirenes 27.10.43
K.Tilly
Befh

Journal

Tis 26.10 07.30 lättat ankar och avgått från ankringsplatsen vid Blockhusudden i Stockholm för kompassjustering runt Fjäderholmarna med lots ombord Avlsutat justeringen 09.30 och avgått från Stockholm u .lots ledning. - Kl 19.35 lotsskifte vid Hävringe då mästerlotsen Gustaf Diener övertog lotsningen. Kl 19.40 ankrat i bäring Hävringe fyr 163°, distans ½′.

Ons 27.10 kl 06.30 lättat ankar och fortsatt från Hävringe under lots Dieners ledning. Fartyget framfördes i leden mellan Hävringe och Västra Korpen. Därefter navigerades i V.Koprens vita sektor tills Norra Kränkan var överens med östra delen av Östra Skålen, varvid kursen ändrades mot den svarta neutralitetspricken syd Hävringe. Sedan fartyget blivit stöttat för denna STB-gir, gav lotsen rorsman order om BB 1/4 streck, vilken order omedelbart utfördes. Denna kurs fortsattes till 06.57 då fartyget skakades kraftigt av en grundkänning. Fartyget skakades från för till akter men fastnade inte på grundet. Maskin stoppades omedelbart. Pejling visade läckage i förpiken, I:ans BB rännsten och troligtvis i flera bottentankar. Vädret var mulet med god sikt, vind syd 2. Efter samråd med lotsen avgick fartyget till Oxelösund för dykarundersökning. Fått hamnlots ombord kl 09 och 09.30 anlänt och förtöjt i Oxelösund med STB sida på utsidan av aa Arabritt. Djupg F 25′2″- A 23′11″ . Dykare gått ner 09.45 men avbrutit sin undersäkning kl 12 .Hamnmyndigheterna givit order om att Sirenes skulle förhalas ut på redden för fortsatta dykarundersökningar och tätning. Kl 13.45 gått ut på redden assisterad av lots och bogserbåten Simson.

SIRENES 27.10.43

Kl 14.45 ankrat med båda ankarna och akterförtöjning iland.Dykare fortsatt täta till kl 19.Magistratsbesiktningsmän varit ombord under dagen. Förpiken är vattenfylld och vatten tränger in i Ians rännstenar vilka dock hålls någorlunda läns med egna pumpar.

Tors 28.10 Dykare tätat hela dagen. Fartygets pumpar arbetar dag och natt för länsning av Ians båda rännstenar samt stundtals maskinrännstenarna. Övriga rännstenar torra,

Fre 29.10 Dykare i arbete hela dagen. Ändå visat sig omöjligt att länsa förpiken trots att även en motorpump från land satts in med slangar ner i undre piken. Vattennivån ej kunnat pressas under 8′. Egna pumpar länsat från Ians rännstenar hela dygnet. Pejlat högsta vatten 3′ och lägsta 7″. Sjöförklaring hållits underdagen i Nyköping.

Lör 30.10 Dykare fortsatt täta hela dagen. Länsning som igår.

Sön 31.10 Dykararbetet avslutats kl 12.Enligt dykaren utsago kunde ej fullständig tätning ernås på grund av bräckta länsrör och bräckta skott mellan alla tankarna och ingenting stod att vinna med fortsatt tätning. Länsning pågår dock ömsom från Ians rännstenar och maskinrännstenarna då vatten fortfarande intränger i dessa.Magistratens besiktningsmän har slutbesiktigat fartyget.

Mån 1.11 Erhållit sjövärdighetsbevis för resan till Königsberg. Kl 07.45 börjat förhala till bunkerkaj med lots ombord och bogserbåtsassistans. Vid förhalningens början observerades att en massa tätningsmaterial insatta av dykare i fartygets botten, flutit upp långs sidan av fartyget. Samtidigt observerades att förpiken hastigt vattenfylldes. - Bunkrat 08.30-11.00 Intagit 50 ton kol. Djupg F 24′11″ - A 24′4″
Kl 11.30 avgått från Oxelösund med lots destinerad till Königsberg.

ss Sirenes 1.11.43

K.Tilly
Befh

Maskindagboken

Ons 27.10 värmt upp maskin för avgång kl 06. Stand by 06.20. SF 06.28. FF 06.30. HF 06.40. SF 06.41 HF 06.45 FF 06.50 Kraftig grundkänning kl 06.57. Stopp 06.59 FF 07.02 SF 07.03 stopp 07.55 FF 08 etc till väl i maskin i Oxelösund 09:27. Börjat länsa från förpiken 07.05 samt slutat 12.15. Börjat lämsa från rännstenarna Nr I BB & STB samt från tunnelgropen kl 12.15 och fortsatt med länsningen hela natten.

Crew List

Befh Karl Robert Tilly,Villa Karlberg, Lerum, 16.11.86 (9.7.42)

1e styrman Ernst Georg Lindberg, Göteborg, 2.9.98 (Juli 43)

2e styrman Sven Gustav Rane, 28 år (20.5.42)

3e styrman Karl Adolf Abrahamsson, 31 år

Forts

SIRENES 27.10.43

Forts crew list

Chief Victor Emanuel Gustafsson, 59 år

1e maskinist Tage Arvid Rossing, Malmö, 16.6.90 (24.4.42)

2e maskinist Anders Martin Nordfors, 39 år

3e maskinist Axel Sigfrid Örnhamn, 51 år

Stuert Sven Adolf Larsson, 49 år

Kock Martin Valentin Ohlsson, 37 år

Kockelev Hilding Valentin Lindskog, 26 år

Salongsuppassare Tycho Konrad Nyman, 30 år

Mässuppassare Evert Elfrid Eriksson, 18 år

Timmerman Anders Gustav Olsson, 32 år

Båtsman Johan Axel Johansson, Gtbg, 7.11.94

Matros Gunnar Valentin Mattisson, Hasslö, 5.4.04

Matros Sven Bernt Andersson, 53 år

Matros Karl Adolf E.Olsson, 44 år

Lättmatros Thure Gotthard E.Johansson, 27 år

Lättmatros Sven Olof Widén, 25 år

Lättmatros Karl Joel Andersson, Sthlm, 22 år

Jungman Per Arvid Sigvard Nilsson, 18 år

Jungman John Erik Jansson, 22 år

Smörjare Sven Alfred Pettersson, 36 år

Smörjare Karl Uno Nilsson, Sundbyberg, 31.5.96

Smörjare Lars Matthias Olsson, 29 år

Eldare Thor Valdemar Johansson, Velluv, 17.6.07

Eldare Gunnar Harry Nyman, 32 år

Eldare John Georg Holmlund, Örnsköldsvik, 23.7.04

Eldare Bror Gösta Julius Spets, 22 år

Eldare Svante Emil Hedin, 28 år

Eldare Karl Erik Edberg, 25 år

Lämpare Gustav Hilbert Karlsson, 27 år

Lämpare Karl Gösta Oscarsson, 27 år

Lämpare Bengt Olof Backlund, Ragunda, 29.4.19

Mästerlotsen Gustaf Diener, Oxelösund, f- 94 (Kronolots)

Sjöförklaring i Nyköping 29.10.43 kl 14

Jur.kand C.A.Montan för SÅAF

Sakkunniga: Förre överlotsen Carl Ördén,Oxelösund & sjökapten Gustaf Skjöldebrand,Nyköping.

Befh Tilly: När Sirenes hade passerat Hävringe och kommit in i Västra Korpens vita sektor hade befh lämnat bryggan eftersom han då ansett att de största navigeringssvårigheterna varit överståndna. På bryggan var då 1e

styrman och lotsen. Några minuter därpå märkte befh en stöt i fartyget och rusade upp på bryggan där han beordrat stopp på maskintelegrafen. Fartyget hade då gått av grundet och var på fritt vatten. Eftersom pejling visade läckage beslöts i samråd att gå till Oxelösund för dykarundersökning. Under fredsförhållanden skulle Sirenes ha gått direkt på Landsort och vidare mot Ölands Norra udde. På order av marinmyndigheterna var fartyget under nuvarande förhållanden tvingat att gå i den s.k neutralitetsleden, d.v.s så nära land som möjligt.Sirenes hade också vid grundkänningen framförts i neutralitetsleden. Befh fritoge sig och sin besättning från allt ansvar.

1e styrmanLindberg: Ingivit följande promemoria:" Sedan ankaret lättats vid Västra Korpen styrde fartyget under lotsens ledning mellan Hävringe och V.Korpens fyrar i ungefärlig kurs sydost.Då fartyget kommit ut på -som lotsen senare upplyste om - enslinjen Östra Skålen-Norra Kränkan gjordes STB-gir så att fartyget kom att gå i enslinjen med kurs SSW$\frac{1}{2}$W. Efter denna STB-gir beordrade lotsen $\frac{1}{4}$ streck BB.Detta hörde jag. Då fartyget framgick i enslinjen borde det ha gått klart för 7,2-meters klacken Sörgrundet, och detta ännu mera eftersom lotsen gjort en BB-gir för grundet.Jag kontrollerade ej att fartyget framgick i enslinjen enär jag var upptagen med att kontrollera att rorsman höll lotsens kurser. Jag kontrollerade emellertid kompasskursen SSW$\frac{1}{2}$W ,varefter lotsen som sagt beordrade 1/4 streck BB. Jag såg att lotsen var framme vid rorsman och antar att lotsen då kontrollerade att BB-ordern utfördes.Läggger man ut enslinjen på kortet,finner man att fartyget gått klart 7,2-meters-klacken på denna kurs. Fartyget var på väg att styra ner på neutralitetspricken, som inte är utsatt på kortet. Om det varit ~~xxxxxxx~~ fredstid skulle fartyget inte ha gått i denna skärgårdsled utan styrt rakt ut i Östersjön med kurs på Königsberg. Marinmyndigheterna hade emellertid bestämt den väg fartyget måste följa inomskärs. Oxelösund 29.10.43 E.Lindberg

1e styrman till sin promemoria tillagt att den svarta ballongpricken, -neutralitetspricken - hade kunnat sikats med blotta ögat.Mulet väder och god sikt. Såväl han som lotsen och rorsmannen Mattison hade vid grundkänningen befunnit sig inne i styrhytten.

Matros Mattisson: Stått till rors. Styrt efter lotsens anvisningar.Grundkänningen hade inträffat så gott som omedelbart efter det kursändringen 1/4 streck BB hade företagits.

Båtsman Johansson: Stått midskepps och väntat på att avlösa Mattison kl 07.

1e maskinist Rossing: Vakt i maskin.

Mästerlotsen Diener: (Som lotsat i dessa vatten sedan 1917) Ett protokoll föredragits,hållet vid förhör på Oxelösunds lotskontor den 27.10 i

SIRENES 27.10.43

anledning av grundkänningen 1,2′ SSO Hävringe å ett grund beläget på lat N 58° 35′14″ - long 0.1° 20′30″. - Tillfrågad om händelseförloppet anförde Diener att han inställt sig på Sirenes den 26.10 kl 19.35. Eftersom fartyget skulle lotsas i neutralitetsleden beslöts att ankra för natten norr om Hävringe. Kl 06.30 27.10 lättades ankaret och fartyget styrde från Hävringe mot Västra Korpen. Därefter navigerades i sistnämnda fyrs vita sektor tills Norra Kränkans fyr var överens med östra deleªn av Östra Skålen,varefter kursen ändrades mot den svarta neutralitetspricken syd Hävringe. Laber SO bris med god sikt. Sedan fartyget stöttats för denna STB-gir och befann sig i linjen N.Kränkan fri öster om Östra Skålen med neutralitetspricken rätt förut,ändrades kursen 1/4 streck BB hän för att inte komma för nära grund.Denna kurs fortsattes till 06.57 då fartyget fick grundkänning. Den kurs som styrdes efter det STB-giren företagits var SSW 1/4 W,vilket även var magn. kurs. Diener ville anföra att med den styrda kursen skulle fartyget gått väl frit utanför Sörgrundet. Maskin hade stoppats omedelbart efter grundkänningen.

Överlotsen H.Wyk , Oxelösund: Jag skulle tro att Diener varit indisponerad av influensa och ett svårt hudexem vilket kan ha vållat en viss grad feber och att hans observationförmåga beträffande ensmärkenasmer eller mindre skiljande från varandra därigenom varit nedsatt, Hade Norra Kränkan, som Diener uppgivit, varit väl fri ost om Östra Skålen ,så skulle fartyget ha gått klart utanför uppgrundningen intill Sörgrundet.

Diener: ingivit ett sjökort i fotokopia på vilket Sirenes kurs inlagts i blyerts.

Montan för SÅAF: Enda förklaring till grundkönningen enligt Montans förmenande varit den att uppgrundningen utanför Sörgrundet måste ha större utsträckning än vad sjökortet visar eller att någon stenrygg fanns utanför grundet som inte vore markerad i sjökortet.

KK memorial 30.11.43

Orsak: Antingen har lotsen girat STB hän innan sydostsidan av ön Östra Skålen kommit ens med N.Kränkans fyr,eller också sträcker sig Sörgrunds 7,2-metersklack en kabellängd längre ut i ostlig riktning.Lotsen måste nämligen i verkligheten hava hållit minst ett streck (11°) västligare kurs från positionen Västra Korpens vita sektor skuren av ovan nämnda enslinje, för att kunna få känning med Sörgrundets ostligaste kant enligt sjökortet. I detta sammanhang bör dock erinars om att lotsen - enligt rorsmannens utsago - ändrat kursen omedelbart före bottenkänningen 3 = 1/4 streck BB hän.Det vill därför synas som om lotsen i viss mån varit tvehågsen om fartyget skulle passera grundklacken på ett betryggande avstånd. Ärendet torde med avseende på kronolotsen remitteras till Kungl.Lotsstyrelsen. Ex officio Bo Bergström

SIRENES 27.10.43

Dykarerapport 29.10

Vid av oss denna och föregående dag företagen undersökning av fartygets botten hava följande skador upptäckts:
Från förstäven och 5 meter akteröver är kriet & kölplåten upptryckt c:a 2 dm och krossade på 5 ställen. I tank 1 från ovan nämnda skada finnes en svag upptryckning som ökar till 4 dm djup på en sträcka av 10 meters längd akteröver,omfattande kölstråket samt övergår i A-stråket på STB sida. Vid den största fördjupningen är kölstråk och A-stråk spräckta på 2 meters längd och öppet 20 mm. I fortsättningen och akteröver till propellerbrunnen läck hela vägen mellan kölstråk pch A-stråk. I tank 4 förekommer en del mindre upptryckningar,ävsnså i tank 2. Mitt för stormasten i vattenlinjen om STB finns en upptryckning c:a 2 cm djup med 3 läckande naglar.Förpik och tank 1 äro av oss tätade med torra grankilar och talg.Tätning av tank 2 under arbete.

Oxelösund 29.10 43

Holger Wahlquist Axel Bergman
Dykare Dykare

Dykarerapport 1.11

Vid av oss fortsatt dykarundersökning har tank 3 och 4 tätats. Därvid visade sig att tusentals nitar voro skräckta i växlen mellan kölstråket och A-stråket.Dessa nitar ha talgats. Genom de stora skador som båten hade, visade det sig att någon permanent tätning ej kunde utföras.

Oxelösund 1.11.43

Axel Bergman Holger Wahlquist Nils Anderss
Dykare Dykare Dykare

Haverirapport

ss Sirenes har på resa Holmsund-Königsberg med massaved haft grundkänning på Sörgrundet 27.10 och ankom hit läck samma dag kl. 09.30 och förtöjde vid kaj. Dykarundersökning ordnades genast men på grund av otillräckligt vattendjup förhalades fartyget på middagen till Gröna Viken.Vid undersökning har omfattande bottenskador konstaterats i hela fartygets längd från förpiken till tank 5 samt enmindre lcäka i propellerbrunnen.I övrigt har konstaterats att tanktaket i rum 1 är något läck så att vattnet stiger i rännstenen ungefär 1' i timmen. I torrtanken under pannorna finns en inbuckling. Efter undersökningen igångsattes tätning med träkliar och talg. Härvid kunde konstaeras att många bottenstockar äro vikta emllan tankarna så att t.ex vid lånsning från tank I sögs samtidigt från alla andra tankar. Förpik och tank 1 tätades med träkliar och talg,varvid läckaget i rum I något minskade,men vattnet kom fortfarande genom de trasiga länsrören in i tank 1. En motorpump med kapacitet 60 L/min. kunde länsa förpiken så att

SIRENES 27.10.43

vattnet stod c:a 1½ meter från botten räknat. Med tätning av fartyget har arbetats från ons middag 27.10 till söndag middag 31.10 med övertid varje kväll. Tors 28.10 kunde jag få 2 dykare och fre 29.10 ytterligare en,så att natten till lördag och söndag även nattarbete kunde ordnas.Alla sprickor och växlar ha tätats med träkilar och talg och ett tusental någlar har tätats med talg. Med visshet kan jag säga att förpik och tank 1 ärö fullkomligt täta i bordläggningen. Min avsikt var att stoppa läcken i rum I, men p.g av att alla tankar stå i förbindelse med varandra lyckades ej detta varför jag avbröt arbetet söndag f.m. Magistratens besiktningsmän sammankallades och fartyget erhöll 31.10 sjövärdighetsbevis att avgå till Königsberg för lossning och därifrån till reparationshamn. Efter att på måndagen ha intagit 50 ton bunkerkol avgick fartyget kl 11.30. De 50 ton bunkers som här intagits ebtingade ett pris av kr 3260:21.
Övriga utgifter: Dykarundersökning,tätning & materiel 4465:10
Bogserare, hamnlots mm 1509:- Därtill kommer hyror, kost & mäklare.
Dykarräkningen inkluderar 15 säckar cement och 2 kbm grus kr 110:- villket ej kom till användning,men som behölls ombord för ev .reparation i Königsberg.

Nyköping 2.11.43
Georg Solberg
Magistratsbesiktningsman

Telegram från Bergtrans,Danzig till SÅAF,ankom 9.11.43

Sirenes Pillau 5.11 besichtigt soweit beladner zustand und gefuellte tanks ermoeglichen punkt Genaue Besichtigung nur nach vollständiger entloeschung und leerpumpen der Bodentanks und Piek moeglich punkt. Zur Zeit sind Bilgen trocken ohne besondere pumpen. Drahtet falls nochmahlige Besichtigung nach entloeschung erwuenscht = Bergtrans

Svar från SÅAF till Bergtrans 9.11

Sirenes going Swedish port in ballast for repairs.No further survey necessary.

Föredragning av ärendet på SÅAF,Göteborg 8.11.43

(på ett maskinskrivet linjerat folioark återges vad som framkommit vid sjöförklaringen)

"Befh, sjökapten Robert Tilly, befann sig då olyckan inträffade i salongen för att dricka kaffe.Detta måste betecknas såsom plyckligt,enär 1e styrmannen,som hade vakten, ej hade tid (för andra göromål) att kontrollera om fartyget framgick i ovan nämnda enslinje. För övrigt borde styrmannen gett sig tid att kontrollera lotsens kurser."

Förslag till yrkande:

Den troliga orsaken till olyckan måste vara att lotsen ej hållit uppgiven kurs utan gått för nära grundet. Detta var ganska onödigt,enär gott om vatten

SIRENES 27.10.43

finnes utanför Sörgrundet och har lotsen i så fall gjort sig skyldig till ett grovt navigationsfel.En svag möjlighet finnes emellertdi att orsaken till olyckan är den som undertecknad hävdade vid sjöförklaringen,nämligen att " uppgrundningen utanför Sörgrundet måste ha större utsträckning an vad sjökortet angåve eller att någon ensata stenrygg,som icke vore markerad å. sjökortet,funnes i vattnet utanför grundet." Eftersom något navigationsfel av lotsen icke blivit bevisat,anser u-tecknad, att SÅAF kan hålla på att något sådant ej blivit begånget. Det måste emellertid ihågkommas, att civil-assuradörens ställning är svag i denna sak, enär icke blott lotsens uttalande ej förefaller vara trovärdigt, utan även befh och vakthavande styrmnnen som ovan anförts handlat försumligt i viss mån. Likväl torde väl 100% ersättning böra yrkas, ehuru ett resultat av 50%-50% måste anses mycket tillfredställande.

Göteborg 8.11.43

C.A.Montan

Reparation vid Kockums.

Sirenes kom till Kockums i Malmö 22.11, indockades samma dag för reparation och utdockades igen först 15.1.44.Kvarlåg sedan vid varvet till 31.1. för reparationer för rederiets räkning.Förhalat till MalmöOljehamn 31.1.44
Sten Haeger besiktigat i docka 23.11.43 ff.

19 plåtar måste förnyas i köl- & A,B-C-stråken, 71 plåtar riktas varav 57 måste uttagas för riktning. En del av skadorna fanns även i C.D.E-stråken. 62 spant om BB måste förnyas helt, 42 kapas och förnyas, 34 uppriktas på plats liksom yttre delen av spant nr 39-109 måste upprikats och svetsas. Om BB måste 2 spant förnyas,19 riktas efter losstagning, 7 riktas på plats. Bottenstockar STB: 10 förnyas helt, 93 kapas och förnyas,19 uppriktas. Bottenstockar BB: 3 förnyas helt, 48 kapas och förnyas, 59 uppriktas. Till detta kom reparation av centerköl, intercostaler,stagvinklar,tanktak länsledningar i rummen, rännstenscement och till 25 % ny garnering. I maskin måste 25 läckande bultar i tanktaket ompackas,hela propeller-axelledningen indragas och uppriktas,pumparna öppnas för besiktning mm

Total kostnad 332.350:- kr plus 1880:60 för bottenmålning.

Assurans

Transatlantics generalräkning slutade på 363.733:08 den 17.4.44

SKN till SÅAF 9.2.44 332.350:-

SKN till SÅAF 16.12.44 3133:72

SKN till SÅAF 16.12.44 3049:10 = ränta å förskottemedel.

SKN 8.3.45 till dispachör Hasselrot 2350:- lösen av dispache

SKN till rederiet 9.4.45 kr 35.482:80

Frakten på lasten var assurerad i SKN för 80.000:- SKN betalat andel 328:-

================

SIRENES 27.10.43

Dispache Stockholm 8.3.45 P.G.Hasselrot

Vid besiktning i Pillau vid Königsberg 5.11.43 kunde besiktningsmannen Franz Waechtler från Zoppot konstetera att Sirenes kanppas längre tog in något vatten i slagen. Läckager minskat efter lssonig av lasten. För att fastställa fartygets värde i oskadat skick hölls ny besiktningi Königeberg 15.11.43.Värdet fastställdes till RM 1.060.000. Läckaget i Ians rännstenar var då 1" i timmen."Rörledningarna på de läckande ställena har uppenbarligen ristat.Hela kollisionsskottet är otätt i hela undre hälften,liksom botten-tankarna i fartygets hela längd. " Sirenes avgci från Königsberg i barlast 20.11.43,kom till Kockums i Malmö 22.11 och indockades där.
Haveriet totalt kostat SKN 376.365:62 kr.

Eget

HISTORIK

Se Sirenes 19.3.41
Krigshaverier: 19.3.41,26.8.41, 12.6.42,18.9.42,27.10.43

MASILIA 4.11.43

MINEXPLOSIONER, FLYGLARM, LV-ELD UNDER RESA TILL EMDEN MED MALM.

Journal

Tors 28.10.43 kl 20 avgått Luleå med järnmalmslast till Emden.

Ons 3.11 kl 03.50 passerat Cuxhaven. BO och signalman embarkerat. Ankrat kl 05.20vid Elbe I lysboj i väntan på eskort.

Tors 4.11 03.55 lättat och fortsatt med eskort av förpostbåtar och ~~minsvepare~~ under BO:s ledning. Under förmiddagen har 6 st minsvepningsflygplan gått före eskorten och svept farleden varvid 2 st magnetminor bringades att explodera. Starka vibrationer kändes i fartyget vid explosionerna. Passera Borkum kl 15

Fre 5.11 Anlänt till Emden kl 08.30. Flyglarm kl 13- 14.30 stoppat lossningen

Sön 7.11 Avgått från Emden kl 13.30

Tis 9.11 kl 20 ankrat å Holtenaus redd i väntan på avmagnetisering.

Ons 10.11 Flyglarm och LV-eld 13.15- 13.45.

Tors 11.11 kl 12 fortsatt resan mot Trelleborg för order.

Trelleborg 12.11.43

I.Dahn B.B-son-Steneby
1e styrman 2e styrman

O.S.Johansson
Befh

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger besiktigat vid kaj i Göteborg ~~samt 22~~ 19.4.44 samt i docka till 29.4 i docka vid Eriksbergs varv. Besiktningen omfattade även skador efter flygattack 22.6.43 och rapporterat läackage i båtdäck 4.4.44 "Särskiljande av skadorna från de 2 olika krigshaveritillfällena låter sig ej göras då det i båda fallen varit de häftiga skakningarna som vållat de största skadorna. Sålunda kan man utgå ifrån att exempelvis en sådan sak som läckaget i båtdäcket uppkommit genom skräckning vid skakningarna vid bombanfallen och aedan förvärrats genom skakningarna vid minexplosionerna den 4.11.43 (Iövrigt se besiktningsinstrument på haveriet 22.6.43)

Assurans

SKN 25.9.44 ersatt SÅAF med 200:- för besiktning

SKN 23.5.45 Ersatt SÅAF med 6436:67 för skador

Eget

Historik

Se Masilia 22.6 43 -bombskadad

MAJFRID. 13.11.43

SKADAD AV MAGNETMINEEXPLOSION I ÖRESUND KL.08.05 EN LÖRDAGSMORGON.

Rapport

Fre 12.11.44. avgick Stallbacka destinerad i barlast till Gotenhafen. Djupg. F 4'8" - A10'6" 282 ton barlast. 15 ombv
Minexplosion lör 13.11 kl 08.05 3-4 kbl W.Kulla Gunnarstorpsgrundets kvastprick.Vind WNW 7, NW-lis sjöhävning,mulen luft, regnbyar.Ie styrman och utkik på bryggan. 4 man lätt skadade. Svåra skador å skrov,maskin,inredning och inventarier.Fartyget dockat i Hälsingborg 13.11

Journalutdrag

Fre 12.11 kl 10.50 avgått Stallbacka u lots ledning.
kl 20 lämnat lotsen vid Böttö,logg = 0. Vind SSW 7, barometer 733.
kl 21.15 Tistlarna i S 67° O, dist.2,6' logg = 6,8
Kl 23.10 Nidingen i N 81° O, avstånd 5,1, logg = 21,8 Disig luft
Lör 13.11 02.30 Morups fyr i N 69° O ,avstånd 5,9, logg = 50,4
04 vind WNW 6, regnbyar, barometer 732,tilltagande vind & sjö,slingring.
06.30 Kullen i ost, avstånd 1,5 logg = 82
07.30 passerat spirbojen utanför Viken, logg 90,1
07.58 passerat lysbojen söder om spärren på 0,2'avstånd om STB.Vind WNW 7, sydgående ström 3-4 knop.Därefter styrt magn.S 36° O.
08.05 minsprängdes fartyget varvid maskin stoppade omedelbart av sig själv och ånga strömmade ut från maskinrummet. 4 man fått lättare blessyrer. Båda ankarna fällts för att inte fartyget skulle driva på grund. Signalerat efter hjälp.Efter ankringen låg fartyget c:a ¼ naut.mil SW Kulla Gunnarstorpsgrundets kvastprick.Fartyget läck och börjat få BB slagsida. Kl 08.45 kom vaktfartyget från Viken som lovade tillkalla assistans. Kl 10 anlände bogserbåten Björn från Hälsingborg. Kl 10.15 lättat ankar och inlett bogseringen. På Hälsingborgs redd kom lots ombord och bogserbåten Färdig anlände. 10° BB slagsida. Kl 12 förtöjt fartyget i Hälsingbogs varvs torrdocka. Under e.m. besökte de 4 skadade lasarettet för undersökning av div. blessyrer.

Hälsingborg 17.11.43
H.Persson befh

Maskindagboken

Fre 12.11 kl 10.50 avgått från Stallbacka,varierande fart i kanalen.
Kl 11.45- 13.10 Trollhätte slussar.
Kl 13.45 - 13.59 Lilla Edet slussar.
Kl 18.15 anlänt Göteborg, väl i maskin.
Kl 19.10 avgått, 19.15 full fart....
Lör 13.11 kl 08.05 blev fartyget minsprängt. Maskin stoppade, ett ångrör

MAJFRID 13.11.43

brustit i maskin, omöjligt komma ner i maskin- och eldrum för rusånga. Efter c:a en timme, då trycket delvis gått ner, kunde vi ta oss ner på panntoppen och avstänga alla ångledningar. Vid nedkomsten i maskinrummet stod vattnet c:a en meter övertanktaket, alla durkar och gretingar voro uppkastade och turbinens ångventil avslagen. Lilla ångledningen provades och befanns oskadad. Försök gjordes att stänga kylvattenventilen till maskin men den var oåtkomlig under vattenytan. Försök gjordes då att starta barlastpumpen till länsning men den fungerade inte. Vattnet hade då stigit till eldstäderna om BB, samtliga fyrar utbrända och trycket nedgånget. Fartyget har bägga ankarna i botten. För uppbivning av dessa lätta- lättades på säkerhetsventilerna H-b 17.11.43 Befh

---

Crew list (Adresser, SKN)

Befh Herbert Persson, Engelbrektsgatan 25, Trelleborg, född i Vitemölla 16.3.95
Ie styrman Sixten Alm, Sandbeda 30.9 04.
2e styrman Per Olof Karlsson, Östra Osby,
Chief Gustav Rasmus Engh, Trelleborg, 25.8.83
2e maskinist Ivar Assarsson, Malmö
Stuert Herman Persson, St, Olofsholm
Kock Torsten Wennerberg, Tuna nr 2, St. Ibb, Ven.
Matros August Lundblad, Malmö
Matros Axel Ferdinand Holmberg, Trelleborg
Lättmatros Karl Richard Andersson, Östra Hästholmen
Jungman Aron Andersson, Ytterön
Jungman Bertil Persson, Vansbro
Eldare Arthur Lagergren, Havdhem, Gotland
Eldare Karl Karlsson, Karlskrona
Eldare Alvar Ewald Sonnell, Levide. Gotland

Sjöförklaring i Hälsingborg 20.11.43 kl 10

Sakkunniga: sjökapten Hans Lundgren & fartygsinspektör Victor Hansson ställt följande frågor:
1) Anledningen till attutkiken var placerad på bryggan istf på backen?
2) Hade utkiken fått särskild tillsägelse att hålla utkik efter minor?
3) Var bärgn.redskapen i författningsenligt skick?

Befh Persson: 2e styrman överlämnat vakten till Ie styrman kl 08 och befh befann sig i karthytten där han just börjat anteckna i dagboken. Utkiken, jungman Andersson, hade lämnat bryggan kl 08 och jungman Persson ännu inte kommit upp på bryggan eftersom han höll på att diska

MAJFRID 13.11.43

i skansen. Matros Holmberg stått till rors. Stuert uppehållit sig på däck midskepps. Lite regnbyar förekom. Utkiken på grund av slingring i Kattegatt fått stå på bryggan, och varit tillsagd hålla utkik efter drivminor. Majfrid ej varit avmagnetiserad. Sannolikt magnetmineexplosion. Alla bärgningsredskap i bästa skick. Befh vid explosionen fått ena knät och vristen lätt skadade. Ie styrman, kocken och eldare Sonnell fått tämligen lindriga skador

Ie styrman Alm: Tagit vakten kl 08. Stod i styrhytten bredvid rorsman vid explosionen och skadat vristerna vid stöten. Rusat ut på däck och sett en vattenvirvel 10-15 meter akter om fartyget vilken kupat sig c:a ½ meter över vattenytan i övrigt. Troligen en magnetmina.

2e styrman Karlsson: Var i sin hytt vid explosionen. Utkiken tillfälligt varit indragen för backstörn.

Chiefen Engh: Tagit vakten i maskin kl 08 men vid explosionen stått i dörren till sin hytt. Han hade fallit ihop vid smällen och inte kunnat röra sig på ett par minuter. Ingen befunnit sig i maskin, men eldare Sonnell varit i eldrummet och blivit bränd av rusångan. Sannolikt en magnetmina.

Matros Holmberg: Befann sig i skansen. Efter c:a ½ timme stod vattnet c:a 2 meter högt i lastrummet.

Lättmatros Andersson: Till rors från kl 08. Ej sett något misstänkt.

Eldare Sonnell: Kastats omkull i eldrummet och blivit bränd på ryggen av utströmmande ånga, men själv kunnat ta sig upp på däck.

KK memorial 16.12 43

En magnetmina torde avallt att döma ha detonerat endast några få meter akterom fartyget, Ex officio Bo Bergström

---

UDHP80c 3519

En tom mapp med hänvisningslapp till ett signalmeddelande i original se HP 22 Ab.

SKNEIII 282 Bärgarlön

Brev från Hälsingborgs Ångslups AB 17.11.43 till SKN:
Under synnerligen svåra omständigheter inbärgades lördag 13.11 till Hälsingborgs varv minsprängda ss Majfrid av Trelleborg utav bogserbåtarna Björn & Färdig, tillhörande Hälsingborgs Ångslups AB. Bärgningen utfördes sedan Majfrid själv påkallat bärgningshjälp. Då Björn kom till platsen för minsprängningen låg fartyget i läckande tillstånd ankrat med båda ankarna i den s.k djupa rännan med maskinen förstörd, länspumparna obrukbara och fartyget manöverodugligt. Vinden var NW, hård, byig 8-10 sek.meter och stormsignal för kuling mellan N & W var hissad å härvarande lotsstation.

MAJFRID 13.11.43

signalstation. På vägen in till Hälsingborg sjönk fartygets akter 2½' och slagsidan ökades. Ångslupsbolaget anser att 100-% -ig bärgning föreligger ochhemställer om ersättning för bärgningsarbetet med 1/3-del av fartygets värde i nuvarande skick.

(Bärgarlönen efter förhandlingar bestämts 4.12.43 till kr 20.000:-)

Effekter

SKN ersatt förstörda kläder med 2140:60 (till rederiet)
Befh fått en kostym förstörd av batterisyra och småsaker i hytten krossade
Ie styrman Centrum-radio krossats i durken 250:-,trenchcoat sönderriven
Maskinist Assarsons batteriradio skadats.
Stuert fått sin överrock sönderriven och måst kemtvätta kostymen
Kocken förlorat skor och strumpor och skadat kläder 84:-
Alla ombord förlorat kläder eller fått dem skadade.

Besiktningsinstrument

Civiling. Sten Haeger besiktigat i docka vid Hälsinborgs varv 13.11-
Rapporten upptar 45 foliosidor.

Bordläggningen: 3 kölstråksplåtar,30 plåtar STB, 29 om BB uttagas för riktning. Slingerkölarna upptryckta, riktas på båda sidor. 50 spant och bottenstockar STB och 35 om BB uppriktas och repareras.
35 sidospant STB och 60 spant BB uppriktas o rep, därav 2 skottspant.

Akterstäv & roder: Akterstävens underlopp bräckts.

Lastrummen: Stora skador, särskilt i förrummet. Rumsvägarna STB och BB måste till största delen förnyas. Garneringen ramponerad.Skador på tanktak, pejlrör, fot- och fästvinklar, bulbspant.

Underboxarna: 5 bulbspant förnyas.

Däcken: Trädäcken måste drivas & beckas, 7 däcksbalkar riktas på bryggdäck, navigationshuset på bryggdäck måste isärtagas och repareras iland.Ankarspelet fastsätts med 10 nya bultar. Skador på luckkarmar, winschbäddar, brädgångar etc Arbetsbåten (jolle) förlorats.

Inredningen: All inredning svårt skadad o illa tilltygad o måste i betydande omfattning kompletteras o repareras.

Maskin: Mycket stor förödelse, betydande delar av stora maskinen måste förnyas. Propellern kasseras o ny propeller anskaffas. Nytt hylsfoder till propellern. Skador på pannor, styrmaskin, rörledningar och el.ledningar. Maskintelegrafen förnyas.

Typexempel på inredningsskador

Salongen: Takklädseln lossnat, buffén slagits loss, spegeln krossats liksom 3 lampkupor,2 hållare till ljusställ förstörts, lys-

MAJFRID 13.11.43

Besiktningsinstrument forts

duken till salongsbordet förstörd,karaffställ med glas krossats, låset i garderobsdörren förstört, barometern kastats i durken ochsskadats, klockan stannat, färgen lossnat på dörrarna.

Befh Sovhytt: Koj med draglådor lossnat från skottet, 2 ventilglas spräckts bordet lossnat och skadats, batterilådan krossats så att syra stänkt ut,hyllanför radioapparaten fallit ner och radion krossats,taklampkupan krossats, all målning krackelerat.

Befh Badrum: Badkaret förstörts, avloppsröret lossnat,wc-skålen krossats liksom spegel och taklampa, målningen flagat av.

Chiefens hytt: Panelerna lossnat från skotten, koj med draglådor,soffa och bord skakat loss och skadats, skåpet lossnat från skottet och hyllorna fallit ner, spegel och taklampa krossats liksom en skottlampa, ytterdörren snedslagits och låset förstörts,målningen flagat av.

Toalettrummet i Maskinkappen: Takpanelen fallit ner,skottpanelen splittrats,tvättstället slagits i bitar, bänk och skåp xxxxxxxxxförstörts durktrallet sönderskaget, dörren snedslagits, färgen flagnat av.

etc etc

Reparationskostnad 265.115:- kr

Majfrid indockades kl 12 den 13.11.43 sedan hamnens dykare tätat bottenventilerna och slagsidan hävts genom länspumpning, dels av brandkåren, dels av varvets brandsläckningspumpar.

Reparerat 16.11.43 - 2.2.44. Avgick från varvet 3.2.44

Försökringar

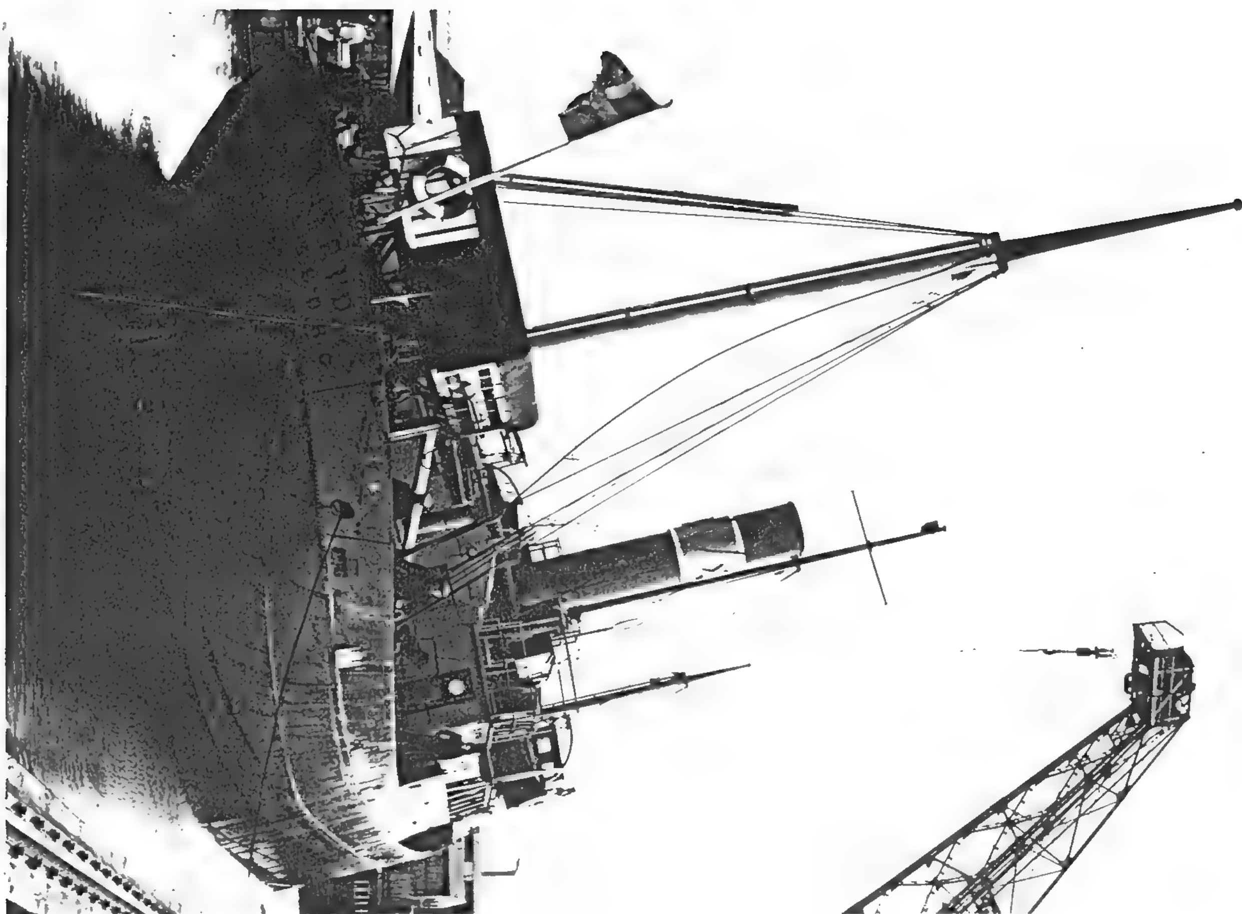
SKN 7.12.43 i bärgarlön 20.000:- (se sid 3)
SKN 12.1.44 för effekter 2140:60
SKN 4.2.44 a conto till rederiet 240.000:-
SKN 14.3.44 till SÅAF 2792:-
SKN Kaj Pineuas för dispache 1066:-
SKN 11.4.44 Slutersättning till rederiet 19.532:50

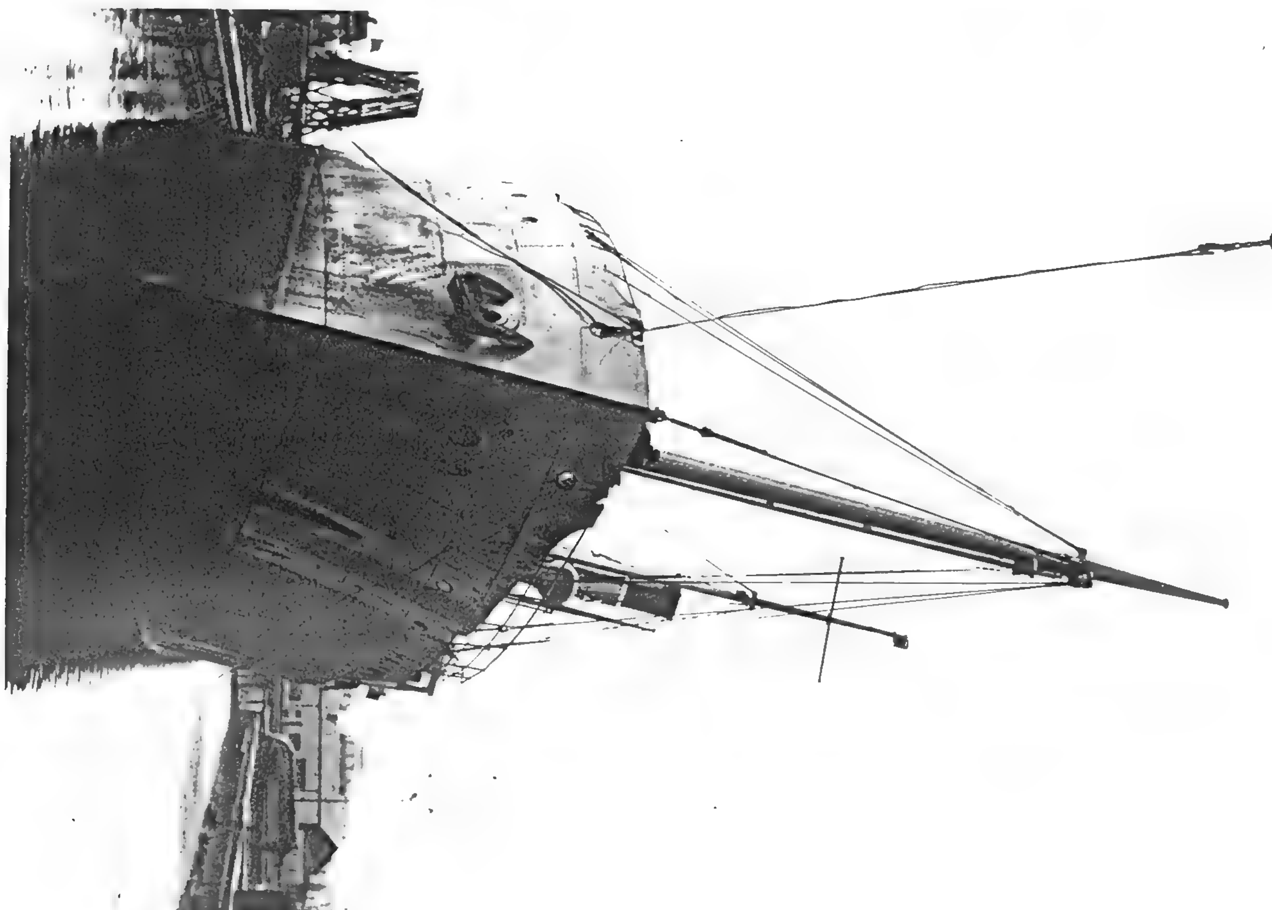
Egna noteringar

Reparationen kostat nära nog lika mycket som det kostat 1922 att bygga fartyget. Hela maskineriet måste monteras ner och tas iland för översyn och reparation och inredningen till stor del förnyas. 62 bottenplåtar uttas för riktning.85 spant måste uppriktas inklusive bottenstockar. 95 sidorspant STB och B_b uppriktas och repareras.Trädäcken omdrivas. Navigationshytten tas loss ocg lyftas iland för reparation etc.

Den 3.2.44 kom Majfrid in till Trelleborg på sin första resa efter reparationen som gått i barlast från Hälsingborg till Emden för kollastn Befh Herbert Persson.

MAJFRID 13.11.43





MAJFRID 13.11.43

Hade sjunkit om hon haft last

Att Majfrid gick i barlast innebar att fartyget fjädrade lättare uppåt vid minexplosionen istället för att bjuda stumt motstånd - om hon t.ex haft kollast, eller ännu värre, malmlast. Hon befann sig mitt i leden i höjd med Domsten då minan exploderade och blev liggande manöveroduglig med midskeppet omvärvt av rusånga. Kocken skållat armarna i kabyssen. Alla ombord slungats handlöst i däck. Nödsignaler avgavs med ångvisslan för att påkalla lotsarnas uppmärksamhet och från en ångare för om Majfrid kontaktades per radio Hälsingborg med begäran om snabb assistans. De 4 skadade sökte läkare i Hälsingborg medn ingen behövde läggas in på sjukhus. Varvet och brandkåren hjälpts åt att räta upp slagsidan genom länspumpning så att fartyget kunde indockas kl 12.

Historik

Lastångar på 899 brton byggd 1922 vid Larvik Slip -Og Verksted i Norge av stål. L.59,7 B 7,9 Tillhörig redAB Österjön (Axel Christensen) i Trelleborg som inköpy fartyget under byggnationstiden för 320.000 kr. Enkeldäckad med elliptisk akter, 2 för- och en akterlucka, en mast på backen, en på förkant av lucka2 och en på akterkant av akterluckan. 600 ihkr av varvets typ.
I jan 31 kolliderade Majfrid i Ghentkanalen med en ducd'alb då en järnvägsbro öppnades för långsamt och hon förlorade styrfarten. I Mars 31 kolldision med kaj i Gdynia i SO storm. -16.12.39 kapad i Östersjön av en tysk torpedbåt och införd till Swinemünde men frigiven efter 4 dygn. 1.12.42 i tjocka gått på grund utanför Njurunda på resa till Sundsvall med last av kalksten men själv tagit sig flott ochfortsatt resan.
I okt 1958 såldes Majfrid för 130.500 kr till skeppsredare Carlo Rossi i Trieste och lämnade Sverige som Nicolo R.

==

UD Hp 22 vol 1150, mapp XL

UD:s belysning av Majfrids minsprängning

(4)

HEMLIGT signalmeddelande CMDÖ-CM kl 09.30 den 13.11.43

Omkring 08.40 minsprängdes ss Majfrid av Trelleborg utanför Kullagunnarstorp, syd Vikenspärren. Fartyget flyter. Bogserhjälp på väg. Inga skadade. Senaste svepning av leden den 12.ds - Minsprängningen ägde rum kl 08.05 Positionen var N 56°. 5,9' - O. 12° 35,9'. Minan låg således på svenskt vatten c:a ½' NO demarkationsleden.

UD.P.M

KK Skarin lämnat följande upplysningar: Minsprängningen har skett minst 500 meter hitom demarkationslinjen i Sundet. Man utginge från att minan vore brittisk, dels på grund av att minfällningar från brittiska plan ägt

MAJFRID 13.11.43

rum just inom ifrågavarande område,dels på grund av att det här rör sig om en magnetmina. Flera sprängningar av magnetminor ha förekommit just på denna plats tidigare.Att tyskarna lagt ut minor på denna plats syd Vikenspärren vore högst onassolikt. Att fastställa minans nationalttet genom dykning vore icke möjligt. Vid minsprängning kastas brottstyckena alltför långt åt sidorna.

Stockholm 13.11.1943

UD gjort förfrågan i London om minan .

C.O.Gisle på Swedish Legation, Portland Place 27, WC ,skrev 13.12.43 till C.F.A Warner,Northern Section ,Foreign Office om Majfrid:

" I should be very grateful if you would cause an investigation to be made whether this mine was laid by British aircraft or not, and let me know,in due course, the result of the investigation. Yours sincerely.

Brittiskt svar 24.1.1944

....The investigations which were instituted as a result of your enquiry have nor revealed any evidence of mines having been laid in error in or near the position reported.You stated that the mine was of the magnetic type. From this I assume that your Government have in their possession some fragment of the mine mechanism.If this could be forwarded to us for examination, it should serve to establish whether the mine was in fact British. The only hypothetis which could account for the presence of a British mine in the position indicated, is that it should have been jettisoned by or remained on board an aircraft which failed to return. This possibility cannot be ruled out,nor, of course,can it be established.But it would become a likely hypothetis if examination of a fragment of the mine definitely proved it's Britssh origin.

Yours sincerely
C.F.M.Warner
Northern Section.

Hemlig skrivelse 14.2.44: HEMLIG

Marinstaben till envoyen Ragnar Kumlin,UD:s Politiska avd.

Med anledning av remiss den 2.2.44 angående ss Majfrid får jag härmed äran anföra följande:

Vid samtal med befälhavaren,sjökapten Persson, har inhämtats om olyckan:

Att bottendjupet på platsen var sådant att bottenminor torde avfyras vid översegling.

att när stöten förmärktes intet vattenuppkast uppstod,men att däremot ett " uppkok" synets på vattenytan akter om fartyget några sekunder senare.

Att skadorna bestod i att diverse nitar sprungo,att bottenventilerna för-

MAJFRID 13.11.43

stördes och att en kolonn till ångmaskinen brast samt att bucklor uppstod på skrovet.
Hade fartyget skadats av en stötmina hade med säkerhet hål uppstått i bordläggningen, varför det är ställt utom allt tvivel att fartyget skadats av en avståndsverkande mina. (Troligen bottenmina). Åtminstone ett 40-tal sprängningar av magnetminor förorsakade av fartyg eller magnetsvep ha förekommit i trakten av Majfrids olycksplats. Av dessa ligga 7 inom 2' från densamma. Med hänsyn härtill är det ytterst sannolikt att ifrågavarande sprängning härrör från en magnetmina. Då det är bekant att magnetminor äro försedda med stegrelä som fördröjer minans sprängning vid svepning eller översegling, är det ytterst sannolikt att minan fällts vid något av de tidigare utförda mineringsföretagen i Öresund. Med hänsyn till att dessa företag utförts av engelska plan, varvid magnetminor kommit till användning, måste det anses mest sannolikt att minan var brittisk. Eftersom intet hål uppstod i Majfrids skrov och eftersom vattendjupet på platsen var stort har det icke varit möjligt att finna något fragment av minan.

Stockholm 14.2.1944

H.Strömbäck/ Erik af Klint.

NORMANDIA 18.11.43

UNDGÅTT SKADOR VID BOMBRAID MOT BREMEN - FLERA FLYGLARM VARJE DAG.

Journal

Tis 9.11.43 Avgått Luleå med 1685 ton malm för Bremen.

Ons 17.11 till ankars på Altenbruch redd. Flyglarm 22.30- 24.00

Tors 18.11 Flyglarm 00.00 - 05.00 fullständig mörkläggning. Anlänt till Industriehafen,Bremen kl 18.45. Kl 19.10 flyglarm följt ab bombanfall, våldsam spärreld,granatsplitter fallit ner över fartyget. Kl 23.30 Faran över blåsts.

Fre 19.11 diverse flyglarm under dagen med täta avbrott i lessningsarbetet

Lör 10.11 Flyglarm kl 12-14.

Sön 21.11 Diverse flyglarm underdagen.

Mån 22.11 Avgått från Bremen 07.45.Ankrat på Elbe 18.05. Flyglarm och överflygningav av bombplan under en timmas tid.Våldsam spärrled från krigsfartyg och batterier.

Tis 23.11 Passerat Kielkanalen. 18.40 lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp. Kl 20.30-22.10 flyglarm. Stupankrat. Fullständig mörkläggning. Överflygning. Fortsatt resan 22.30.

Sön 28.11 anlänt Luleå. Luleå 28.11.43

A.Arvidsson H,Fredriksson Donald Adelsson
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt av Förnyad ÅNGF AB Götha i Göteborg 4.12.43)

Inga skador

Inga skador enligt ing. Sten Haeger 2.9.44. Avfört på SKN 8.1.45.

DAS OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT BIBT BEKANNT

19.11.43: Feindliche Fliegerverbände griffen am gestrigen Tage Norwegisches Gebiet und in den vergangenen Nacht mehrere Orte in West- und Nordwestdeutscland,darunter die Reichshauptstadt,an. Grössere Schäden werden aus Mannheim gemeldet. Die Bevölkerung hatte geringe Verluste. Luftverteidigungsktäfte vernichteten nach bisher vorliegenden Meldungen 46 Britisch-Nordamerikanische Bomber.

23.11.43: Britische Bomberverbände führten in den gestrigen Abendstunden einen schweren Terrorangriff gegen die Reichshauptstadt. Durch abwurf zahlreicher Spreng- und Brandbomben entstanden verwüstungen im mehreren Stadtteilen. Eine reihe unerstzlicher Kunststätten wurde vernichtet und die Bevölkerung hatte verluste. Andere Beindliche Fliegerkräfte griffen einen Ort im Rheinland an. Die Luftverteidigung brachte,soweit bisher festgestellt,trotz besonders schwieriger Abwehrbedingungen, 29 feindliche Bomber zum absturz.

24.11.43: Die Reichshauptstadt wurde in den Abendstunden des 23.11 erneut von starken Britischen Bomberverbänden angegriffen. Durch diesen Terroran-

NORMANDIA 18.11.43

angriff enstanden in mehreren Stadtteilen neue Schäden .Neben Wognge-bieten wurden zahlreiche öffentliche Gebäude,darunter Kirchen,Wohlfahrts-einrichtungen und Kunststätten, zerstört. Jagdverbände und Flakartillerie der Luftwaffe schossen trotz schwieriger Abwehrbedingungen 19 feindliche Flugzeuge ab.

Historik

Se Normandia 11.8.43

Krigshaverier: 22.3.41 flyg, 23.6.42 bombad, 27.11.42 flyg, 18.2.43 minskakning, 16.3.43 m/t-båt, 15.4.43 minskakning, 18.11.43 bombad, 11.12 43 bombad, 6.3.44 minskakning 5.4.44 bombad

SD 18 FREDEN 18.11.43

FEM BOMBER FRÅN AMERIKANSKA PLAN RUNT FISKEBÅTAR WSW KOSTER,BOHUSLÄN.

Berättelse

Tors 18.11.43 låg SD 18 Freden av Holmestrand, skeppare Harry Andersson, SD Viken av Koster, skeppare Algot Johansson, SD Frank av Koster,skeppare Andreas Andreasson samt Bris av Koster, skeppare Bror Andersson på fiske WSW Koster. 50 stora bombplan formerade i två grupper kom flygande söderifrån med kurs mot Oslofjorden. Samtidigt kom det tyska plan från Norge. På fiskebåtarna trodde man på en lufstrid mellan de amerikanska och de tyska planen mende försvann på olika kurser. En timme senare kom de Amerikanska planen tillbaka.Från Frden hörde man först visslingar i luften, sedan exploderade 5 bomber c:a 50 meter från Freden. Ett mindre tysk bevakningsfartyg i närheten öppnade eld med sina lv-pjäser utan resultat.

(Inga skador. Ingen vidare dokumentation än detta)

Data

Oregistrerad motorfsikebåt från Holmestrand

1)

VENERN 26.11.43

FYRA SVENSKA FARTYG BOMBSKADADE I BREMEN – VENERNS KAPTEN SÅRAD AV BOMB.

Rapport

Fre 26.11.43 liggande i barlast vid kaj i Kalihafen,Bremen,genom upprepade bombanfall utsatts för häftiga skakningar som senare visade sig ha skadat cirkulationspumpens ventilhus. Befh Anders Julius Nordlander vid bombträff i skyddsrum iland sårats i huvudet,höften och vänstra handen.

Journal.

Fre 26.11.lossning av malmlasten pågått 00.00- 06.30 då fartyget var læss. Förhalat 09.30 och förtöjt i duc d'Alber i Kalihafen.Kl Kl 14.30 påbörjat bunkring men då 50 ton kol intagits avbröts bunkringen på grund av fel på bunkerkran. På e.m. häftiga luftangrepp med bombfällning inom hamnområdet som förorsakat häftiga skakningar i fartyget.

Lör 27.11 kl 10.30 förhalat och förtöjt vid lastningskaj med hjälp av bogserbåt och lots. Lastat kali kl 11-22-. På f.m kom konsulatssekreterarem ombord och meddelade att kapten Nordlander blivit skadad vid fullträff av 3 bomber i ett skyddsrum inne i staden.Styrman Bjurling och stuert Lundstedt gick iland och fann kapten Nordlander intagen på ett uppsamlingsställe för sårade. Han hade skador i huvudet och vänstra handen och klämskador i höften efter att ha grävts fram under nedrasad betong. Det beslöts att han skulle kvarligga på förbandsplatsen till på måndag. Under natten och dagen åter svår bombning av staden och hamnen med svåra skakning i fartyget vid bombexplosioner i vattnet och på kajen. Hamnen höljd i rök. Jättelika bränder överallt.

Maskindagboken

(Kapten Nordlander lämnat över befälet ombord 3.12 till kapten Nils ragnar Fredriksson,Höör, och själv rest hem för fortsatt sjukhusvård)

Fre 10.12.43 då Venern förhalade i Gävle visade sig cirkulationspumpen vara i olag. I dess ventilhus har ventilen släppt på spindeln genom skada på gängorna och reparation kan utföras först sedan fartyget torrsatts.En stoppanordning har satts på spindeln för att förebygga att ventilen öppnas för mycket.

Lör 11.12 Avgått från Gävle med malmlast till Bremen.Barlastpumpen måste användaspå resan för att reglera tillförseln till cirkulationspumpen.

29.12 Bottenventilen går ej att öppna mer varför cirkulationen av kondensorn måste ske med barlastpumpen.

2.1.44 Avgått Bremen-Hargshamn.

4.1.44 Anlöpt Trelleborg kl 20.45 på grund av läckande bootentankar och läckage i bottenventilen.

5.1.44 Dykare nere och tätat inloppet till cirkulationsventilen. Verkstaden tagit loss ventilen och funnit att ventilspindeln var avslagen och en stoppanordning för spindeln i ventilhuset sönderslagen. Skad-

VENERN 26.11.43

orna troligen uppkommit vid dehäftiga skakningarna i fartyget under bomb-anfallet mot Bremen 26.11.43. Verkstaden tillverkat en ny spindel, upp-svarvat ventilbröstet och ingängat en ny stoppring i ventillocket. Reparationen klar 7.1 kl 10 f.m.

Ombord 10.1.44
N.R.Fredriksson
Befh

Crew List (Egna kompl)

Befh Anders Valfrid Nordlander (Från 3.12 43 ersatt av Nils Ragnar Fred-riksson, Höör, 7.9.95 i Ö. Nöbbelöv.
1e styrman Ragnar S.Bodin, 2.5.01 i Gävle
2estyrman Karl Manfred Johansson, 9.11.84 på Blidö
Chief Holger Nielsen, 25.7.77 i Göteborg
2e maskinist Sven E.Vising, 15.7.00 på Visingsö
Stuert Henning Lundstedt, 5.6.04 Södra Mjällby
Kock Axel B.Olsson, 22.9.11 Mjällby
Mässuppassare A.G.H.Molin
Matros Robert Edmund Olsson, 24.9.15 Mjällby
Matros Nils Johan Karlsson, 2.11.84 Falkenberg
Matros Axel Fredrik Söderman, 1.9.04 på Blidö
Lättmatros Hols Erik Mattsson, 15.3.14 Bjurö
Jungman Johan Gustav Sundin, 11.10.21 Nederkalix
Jungman Harry Georg Andersson, 6.10.21 Skutskär
Eldare Karl G.Karlsson, 13.9.12 Torsås
Eldare K.S.Henriksson
Eldare Erik S. Erlandsson, 14.5.14 Örkelljunga
Eldare Knut P.Johansson, 5.1.15 Slöinge
Maskinelev Henry Karlsson, 28.1.24 Stockholm

Sjöförklaring i Kristianstad 3.2.44 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten C.A.Söderström & lotsförman Herman Petrén
Veners befh var vid tiden för sjöförklaringen Nils Ragnar Fredriksson
Förre befh Anders Valdrid Nordlander även närvarande.

Befh Fredriksson: Bottenventilens stuss eller stoppklack ryckts eller skakat loss. Ventilen ej gått att stänga. Skadan orsakats av de svåra skakningarna vid bomnedslag i nrägeten i Bremen 26.11.43. Inga andra skador frömärkts men vid torrsättning kan ev intryckningar och läckande naglar i botten upptäckas. Veneran ~~efter den 26.11.~~ gjort 2 resor, nämligen från Trelleborg till Gävle samt åter med malmlast till Bremen, efter den 7.1.44.

Befh Nordlander: Varit på väg ombord efter besök hos mäklaren 26.11.43 då luftalarmet gått och han uppsökt ett skyddsrum, som under raiden blev

VENERN 26,11.43

helt raserat av tre bombträffar. Anfallet 26.11 varit det svåraste som hittills förekommit mot Bremen.Det närmaste bombnedslaget vid Venern ägt rum 300 meter från fartyget och träffat ett dansk fartyg som sjönk. Nord lander 3.12 överlämnat befälet å fartyget till W.Fredriksson.
Chiefen, 2e styrman och matros Olsson vitsordat att våldsamma skakningar uppkommit i fartyget vid bombexplosionerna.

Kompletterande journalutdrag

4.1.44 kl 20.20 tagit lots utanför Trelleborg och förtöjt i hamnen 28.45.
5.1 rivit upp garneringen i lastrummet och lokaliserat läckorna till ett pejlrör till tank 2 och en cementkista i tank 3.Länsat tank 2 och delvis tank 3. Verkstadens folk börjat arbeta på e.m Dykare gått ner och anbringat tätningsmatta på bottenventilen men inte fått den att täta.
6.1 Arbetet i rummet fortsatt från 07.30. Dykare gått ner kl 09 och anbringat ett tätningsplan,varefter verkstadsfolket i maskin kunnat ta av ventilen och stänga den med blindfläns.Vid 15-tiden var arbetet i rummet avlsutat. Arbetet i maskin avbröts kl 17
7.1 Bottenventilen återinsatt på f.m Dykare tagit bort tätningsplanet och vid 11-tiden avslutade verkstaden arbetet ombord.

KK memorial 23.2.44
Befh vill vid sjöförklaringen göra gällande att haveriet å bottenventilen troligen uppstått under bombanfallen den 26-27.11.43 i Bremen. Det förefaller dock navigatören egendomligt att inga skador tidigare upptäckts å bottenventilen,som utan anmärkning gjort tjänst mellan 27.11.43 och 3.1.44.

Ex Officio
Bo Bergström

KK Sb 251 ICKE RELATERADE SAMMANHANG

Ombord på ss Kalix i Bremen höll den 30.12.43 utbombade konsulatssekreteraren Evald Harms sjöförklaring med Veneras befh Fredriksson, styrmän och matros Söderman om en rad kollisioner Venern var inblandad i på Bremerhavens redd 21-24.12 43, och vid vilka utan tvivel bottenventilen kan ha fått de skador som sedan skylldes på bombningen 26.11. Vid sjöförklaringen upplästes endast och vidimerades journalutdraget och i sittmemorial 5.2.44 skrev Bo Bergström att " orsaken tillkollisionerna kan ej med ledning av enbart Veners sjöförklaring med någon grad av säkerhet bedömas." Följande journalutdrag belyser tristessen på en mörklagd ankarplats under ständiga flyglarm i väntan på att eskort skall erhållas för fortsatt resa. Typisk krigsvardag alltså:

Avgick Gävle 11.12.43 destinerad till Bremen med 1900 ton järnmalm. Djupg F.13′10″ - A 16′0″ . Ankrat på Bremerhavens redd kl 13 fredag 17.12.43

VENERN 26.11.43

i väntan på att resan, med 2 timmars varsel, skulle fortsättas.

Tis 21.12.43 sedan 4 dygn till ankars på Bremerhavens redd. Vid 19-tiden ett fartyg ankrat nära Veners BB-sida. Båda styrmännen på bryggan. Vid strömkantringen svängde detta fartyg upp akter om Venern och törnade kl 20.50 med stäven i akterhacket varvid en buckla uppstod. Fartygets namn Carl Cords av Rostock, på c:a 1500 ton dw med maskin akter, och trälast. Trots uppmaning i megafon från Venerns befh att hiva upp och flytta sig påsäkrare avstånd låg fartyget kvar och vid nästa strömkantring mellan kl 03 och 04 den 22.12 svängde det åter förbi Venerns akter,dock utan att törna.Vid 05-tiden erhöll detta fartyg lots och avgick kl 06.

Ons 22.12 Götsökommit ombord på Venern kl 14.45 och varskott att Venern skulle lätta och skifta längre föröver. Lättat 15.45 och åter ankrat kl 16.10 med BB + 45 famnar. Kl 20.21 under strömkantring svingade finska ss Equator, vilket under e.m av lotsarna skiftats ut ur hamnen , ner i oroväckande närhet av finska ss Hektos som därigenom tvingades hiva hem på sin ankarkätting och i sin tur hamnade på Venersn BB-sida och blev liggande där enhalvtimme tills strömmen stabiliserats.

Törs 23.12 kl 06.30 hivat och stuckit på kättingen för att klara de båda finska fartygen under strömkantringen Kl 07 hivat upp och skiftat ankarplats längre akteröver. Under eftermiddagen ankrade danska ss Effie Maersk av Aalborg väl nära på Venersn STB-sida.Vid strömkantringen kl 22.45-23.15 drevden barlastade Effie Maersk för vinden tvärs strömmen och föll till sist ner på Venerns BB-sida varvid hennes akter i rundsvängningen hårt pressades mot Veners akterskepp och nockarna på BB-winschen å bryggdäck. Effie Maersk uppmanades från Venern att hiva hem på sin ankarkätting,varvid ombordläggningen troligen kunnat undvikas,men uppmaningen efterkoms inte förrän ombordläggningen skett. Den ena winschnocken blev något krökt.Efter rundsvängningen blev Effie Maersk liggande endast någon fartygslängd för om Venern,varvid å Venern stacks till 75 famnar å kättingen för att öka avståndet.

Fre 24.12 Vid nästa strömkantring kl 06.30 drevs fartygen åter ihop. Vind och ström pressade nu i samma riktning varför balrlastade Effie Maersk kom i hastigare svängning än Venern. På Venern hivades hem på ankarkättingen för att öka avståndet men Effier Maersks akterskepp trycktes ett tag hårt in över Veneres överbryggnad och hennes roder skrapade långs hela BB-sidan innan fartygen åter skikdes.Sedan strömmen stabiliserats stacks åter till 45 famnar å Venerns kätting.Effie Maersk erhöll lots någon timme semare och avgick.Vid dagsljus upptäcktes att Venern fått bucklor i bordläggningen mellan spanten på 4 ställen utefter sidan och ev. flera som inte kunnat ses från däcket.

Ombord 29.12.43 N.R.Fredriksson
Befh

VENERN 26.11.43

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat i Docka vid Sölvesborgs varv 14-16.6.44
Då var åter kapten W.Nordlander befh (som skadats 26.11.43)
Haeger fann att vid bombexplosionerna i Bremen 26.11 43 hade skador uppstått i bottentankarna med lösa och läckande naglar i tanktak,bottenstockar och slagbrickor,varfär de 6 tankarna måste öppnas för översyn och tryckprovning. 435 lösa naglar frönyats i tank 2,4.5 likosm 93 naglar i tanktaket. Kostnad 5770:-, reparationstid 6 dagar.
Venern undergick vid samma tillfälle klassningsarbeten för 81220:- och låg vid varvet 13.6- 10.7.44

Assurans

SKN 20.9.44 till SÅAF för besiktning 100?-
SKN 30.9.44 till rederiet 9297:40 för skada & kostnader.
Av räkningar framgår att motorjakten Stavsten,A.Andersson, i Trelleborg 6.1.44 utfört dykeriarbeten för prov. tätning av bottenventilen under tiden som reparation av ventulen pågick. Kr 800:-
Den verkstad i Trellborg som arbetade i maskin var E.Holmgrens Mek.Verkstad son reparerat bottenventilen för 671:-

---

Eget

RAIDEN MOT BREMEN DEN 26 November 1943

440 B-17 Flying Fortress och B-24 Liberators med eskort av 381 jaktplan av typ P-38 och P-47 ur U.S.8th Airforce flög i vågor över Bremen mellan kl 11.45 och 12.28 Fredag 26.11.43 och fällde 3311 st 250-kilosbomber och 7541 50-kilos fosforkanistrar över innerstaden och hamnen,förorterna och industriområdena. Sammanlagt 1205 ton spräng-och brandbomber under loppet av 43 minuter, Förbittrade strider utkämpades runt bombplansformeringarna melkan eskortplanen och anfallande FW-190 jaktplan. 25 bombplan och 4 Mustanger sköts ner, enligt OKW sammanlagt 41 fientliga plan. Oersättliga historiska kulturvärden förstördes för alltid i Hansastaden. 4 svenska fartyg - Venern,Margol,Viking och Ingeren - undkom bombregnet med obetydliga skador av splitter och tryckvågor.
OKW meddelade 27.11:" Am gestrigen Tage drangen Nordamerikanische Bomberverbände in die Deutsche Bucht ein und führten einen Terrorangriff auf die Stadt Bremen,bei dem mehrere Krankenhäsuer, Altersheime und Kulturstätten zerstört wurden. Jagd- & Zerstörergeschwader vernichteten zusammen mit anderen Luftverteidigungskräften nach bisherigen Meldungen 41 feindliche Flugzeuge. 13 weiter Nordamerikanische Bomber und Jäger wurden über den besetzeten Westgebieten zum absturtz gebracht. Britische Bomberverbände flogen in den gestrigen Nacht in das Reichsgebiet ein und führte neue Terrorangriffe. Teilkräfte griffen Stuttgart an, während andere Verbände

VENERN 26.11.43

gegen die Reichshauptstadt vorstiessen und auf mehrere Stadtteile verstreut Spreng- und vor allem Barndbomben warfen. Nachtjäger und Flakartillerie schossen soweit bisher festgestellt, 39 Britische Bomber ab.D Damit verlor der Feind in den Letzten 24 Stunden über dem Reich und den besetzten Westgebieten 93 Flugzeuge , fast ausschliesslich schwere viermotorige Bomber.

Data

LaståNgare på 1147 brton byggd 1921 vid Nobiskrug Werft i Rendsburg av stål. (Ex Chloris, Eider) L. 76 B.11 Tillhörig kapten Hugo Silvén i Säffle. 1975 ton dw. Inköpt 1935 som Chloris. Ingen historik

2)

INGEREN 26.11.43

ETT AV FYRA SVENSKA FARTYG I BOMBREGN I BREMEN VID U.S.8th A.F.DAGRAID

Rapport

Liggande vid kajplats nr 15 i Bremen skadad vid bombraid fre 26.11.43 kl 12.20. Rumslast c:a 2200 ton kol. 38 ombv. Ingen skadad.

Journal

Fre 26.11 kl 07 fortsattes lastningen med 4 kranar, från kl 08 5 kranar. Kl 11.25 flyglarm. Kl 12.20 bomnedslag i vattnet och längs kajen.Eldsvådor i staden. Telefoner ocg vattenledningar obrukbara. En oljebrandbomb träffat fördäcket och slagit en stor buckla samt krökt lejdaren till fördäck BB akter. Kabeln för magnetminor på platsen något svedd. Faran över blåsts kl 13.30. Inget arbete 11.25-16.00 på grund av bombningen samt för att strömmen till kranarna var bruten. Ett ångrör till fördäcks winscharnas avlopp avslaget på 2 ställen. Kl 18.45 flyglarm. Kl 19.50 Faran över. Fortsatt lasta kl 21. Kl 22 flyglarm. Kl 23.30 Faran över. Eldare K.G.Björklund besökt läkare för brännsår. Inlastat under dagen 715 ton. 2 st Wartabatterier tillhörande kaptens reservbelysning som stod på däck vid spygattet där brandbomben slog ner,förstördes genom eld. Blyackumulatorerna skulle ha rengjorts efter syrabyte.

Sundsvall 5.1.44
Anton Ericsson
Befh

CREW LIST

Befh Anton Ericsson, Nordbanegatan 25.Halmstad, 24.7.85
1e styrman Sven Eriksson, Göteborg, 25.9.91
2e styrman Ivar Lennart Isidor Petterson, Mjällby, 31.1.18
3e styrman John Valdemar Ekberg, Göteborg, 23.11.16
Chief Gustav Oscar Alexius Johansson, Mölndal, 2.7.85.
1e maskinist Ernst Fabian Hilding Kohlström,Porjus,6.9.09
2e maskinist Nils Karl Erik Flemström, Gtbg, 9.10.10
3e maskinist Håkan Labert Leffelr, Horred, 9.12.09
Stuert Torsten Einar Andersson, Gtbg, 22.11.02
1e kock Knut Hilding Börjesson, Gtbg, 4.12.02
2e kock Heinz Sture Rupert Nord, Gtbg, 3.12.16
Salongsuppassare Sven Henry Sörman, Burtjärn, 25.8.25
Mässuppassare Ingvar Gunnar Andersson, Stockholm, 6.4.23
Båtsman David Gillis Alexander Johansson, Oscarshamn, 2.6.12
Timmerman Nils Otto Lind, Stockholm, 18.11.89
Matros Anders Julius Johansson, Halmstad, 7.9.00
Matros Karl Erik Svensson, Malmö, 18.11.17
Matros Karl Erik Johnsson, Malmö, 19.2.09
Lättmatros Nils Henry Nilsson, Föra, 13.12 20

Forts

INGEREN 26.11.43

Forts crew list

Lättmatros Alf Hilding Vladimir Dellfur, Göteborg, 18.11.06
Lättmatros Per Ingemar Persson, Mo, 17.12.18
Jungman Einar Gustav Hugo Manfeld, Västervik, 31.5.23
Jungamn Karl Gustav Hjalmar Pettersson, Grötlingbo, 5.5.23
Donkeyman Karl Blomdahl, Sthlm, 19.2.01
Smörjare Karl Gösta Hjärpe, Stockholm, 27.5.13
Smörjare Göran Andersson, Göteborg, 12.7.97
Eldare Sture Bernhard Sebastian Ström, Enköping, 27.4.19
Eldare Bertil Rudolf Voltaire, Luleå, 14.6.02
Eldare Anton Julius Borg, Stockholm, 15.12 00
Eldare Zackeus Emanuel Bergman, Stockholm, 19.9.01
Eldare Karl Modin, Refsund, 24.3.97
Eldare John David Andersson, Stockholm, 1.7.09
Eldare Rune Birger Lind, Stockholm, 13.1.15
Eldare Wilhelm Edgar Söderlund, Stockholm, 10.4.97
Eldare Karl Johan Andersson, Stockholm, 21.3.92
Lämpare Sture Hilding Klarin, Ystad, 17.9.08
Lämpare Erik Victor Hjort, Fresta, 15.2.24
Lämpare Knut Färnquist, Göteborg, 1.1.10

Rapport och crew list insänd till KK på anmodan av befh den 8.1.44 genom Swedberg & Kronberg AB, Skeppsklararare, Sundsvall. Inkom KK 10.1.44. Ingen sjöförklaring finns på KK Sb vol 106.

Sjöförklaring i Sundsvall 8.1.44 kl 12

Sakkunniga: Sjökapten Magnus Broman & hamnkapten Birger Lister, Sundsvall.

Befh Ericsson: Fartyget hade legat med STB sida mot kajen och hela tiden varit fast på samma ställe. Ingen av besättningen skadats. Inga andra skador uppstått än de i rapporten antecknade.

1e styrman Persson: Hela tiden flyglarmet varade upphållit sig dels på däck, dels i mässen och i sin hytt.

Matros Karl Erik Svensson: Hela tiden uppehållit sog ombord akterut.

Matros Karl Erik Johnsson: Under flyglarmet tagit skydd akterut men i övrigt deltagit i arbetet ombord på vanligt sätt.

Chiefen Johansson: Under flyglarmen tagit skydd akterut i fartyget. Ingenskada kunnat förmärkas i maskinrummet.

Assurans

Enligt SÅAF:s P.M. 18.12.45 inga skador Avfört på SKN 5.3.46

Historik

Se 15.10.41, 2.11.41 och 1.1.43 (Detaljer om raiden se Venern 26.11.43

3)
MARGOL 26.11.43

ETT AV FYRA SVENSKA FARTYG I BOMBREGN I BREMEN VID U.S.8th A.F.DAGRAID

Journal

Tors 25.11.43 kl 11.40 anlänt till Bremen med malmlast och förtöjt i Überseehafen med BB-sidan mot kajen för lossning.

Fre 16.11 börjat lossa kl 07.30. Kl 11.30 avbröts arbetet av ett häftigt flygbombardemang. Flyglarmet varade till kl 13.32. Efter raiden befanns det att de el, ledningarna till kranarna voro sönder och ingen lossning kunde äga rum. Åter flyglarm kl 19-23.30 .Under förmiddagens luftanfall utsattes fartyget flera gånger för det våldsamma lufttrycket från bombkrevader i närheten på kajen, i magasinen och i vattnet. Fartyget slog häftigt mot kajens pålverk så att kraftiga skakningar uppstod. Splitter slog av en spolledning på fördäck och slet sönder BB livbåtskapell.

Lör 27.11 Lossat 07.30 - 09.40 då strömmen bröts till kranarna. Fortsatt lossa kl 15.40-23.00.

Sön 28.11 Ingen lossning under dagen.

Mån 29.11 Ingen lossning under dagen. Flyglarm och bombanfall kl 13.50-15.35

Tis 30.11 Ingen lossning. Flera flyglarm.

Ons 1.12 Lossat från 08.15 till 17.10 då fartyget var loss.

A.Gustafsson 1e styrman

D.Sundström 2e styrman

Bremen 1.12 43
E.M.Waesterberg
Befh

Besiktningsintrument

Ing Allan Zander 7.1.44 i docka vid Finnboda varv besiktigat Margol sedan kokslasten lossats i Hammarbyhamnen,Stockholm. Besiktningen avsåg även de bombskador Margol fått i Bremen den 16.12.43 då Margol låg vid samma kaj som Kalmarsund X och Ivan Kondrup vilka båda sänktes.
Skadorna från 26.11 gick upp i de större skadorna från 16.12.43 och reparationen av dem gick på 4885:-

(Se vidare Margol 16.12 43)

Red AB Gertrud,Arsenalsgatan 4,Sthlm, skrev till SKN 8.12.43

"Ångaren är fullkomligt tät trots att skrovet flera gånger utsattes för våldsamma slag mot kajens pålverk,dock utanatt synliga skdor uppstått.
Då det befaras att fartyget har erhållit undervattensskador som kan komma att upptäckas vid nästa dockning,förbehåller vi oss rätt till ersättning även härför. Fartyget är f.n på resa ut till Tysk Nordsjöhamn och beräknas återkomma någon gång under julhelgen."

Data

Se Margol 16.12.43 Även bombad 29.7.44

Detaljer om raiden 26.11..43 se Venern 26.11.43

4)
VIKING 26.11. 43

ETT AV FYRA SVENSKA FARTYG I BOMBREGN I BREMEN VID U.S.8th A,F. DAGRAID

Journal (i blyerts)

Tors 25.11.43 kl 11.50 anlänt till Bremen med malmlast och förtöjt vid lossningsplats i Frihamnen.

Fre 26.11 kl 11.30- 13.30 flyglarm. Kanoner i verksamhet. Många bombnedslag och stora eldsvådor i alla riktningar. Vid bombnedslagen skakade fartyget mycket hårt, mycket granatsplitter fallit på däck. Kl 22-24 åter flyglarm .Bombfällning, kanoner i verksamhet, granatsplitter fallit ner på däck.

Mån 27.11 kl 05.30-06.30 flyglarm. Kl 13.55.-15,40 flyglarm. Kl 18.50-19.45 flyglarm. Bombfällning, kanoner i verksamhet,brinnande plan setts störta, stora eldsvådor i staden.Granatsplitter fallit på däck.

Tis 30.11 kl 19-20 flyglarm. Kl 22-23 åter flyglarm.

Lör 4.12 kl 01.45 -05.30 flyglarm. Bombfällning, elsvådor, kanoner i verksamhet.Granatsplitter fallit ner på däck.

G.H.Persson 1e styrman I.W.Sjögren 2e styrman Ombord 6.12.43 C,Fredriksson Befh

(Insänt av L.Jeansson AB, Gustav Adolfstorg 14,Stockhom,till SKN den 13.12 43. Inga skador enligt telefon från rederiet 24.4.45)

Avfört på SKN 8.8.45

Eget

Historik

Se Viking 24.6.44 Bombad

Övriga krigshaverier: 26.6.42, 5.4.43, 23.7.43, 26.11.43.

(För detaljer om raiden se Venern 26.11.43)

KORSÖ 26.11.43 100% krig

RAMMAD AV GIRANDE TYSK UBÅT VID KIELS FYRSKEPP - SVÅRT LÄCK MED MALMLAST

Rapport

Avgick Luleå tis 16.11.43 destinerad till Bremen. Last av 4325 ton järnmalm. Djupg F 19'11" - A 20'1" m 27 ombv.

Fre 26.11 kl 11.05 kolliderat med tysk ubåt vid Kiels fyrskepp. Ingen sjöhävning, klart. 2e styrman & spärrlots på bryggan, utkik på båtdäck. Ubåten iakttogs först c:a 2 streck på BB låring 5 minuter före kollisionen. Korsö styrde SW med 5-6 knop medan ubåten, på parallellkurs med Korsö, uppskattningsvis gjorde 10-15 knop. Plötsligt girade ubåten hårt STB p.g av felaktig rodermanöver. Korsö var vid kollisionen under STB-gir. Inget av fartygen av några signaler. Ubåtens nummer och namn uppgavs inte.

Skeppsdagboken

Tis 16.11 kl 22.05 avgått Luleå u. lots ledning.

Fre 26.11 kl 10.45 fått en tysk marinofficer ombord som spärrlots vid Kiels fyrskepp och fortsatt under dennes ledning. Passerat vaktfartyget kxxx vid inloppet till Kieler Förde på c:a 120 meter avstånd kl 11. Samtidigt observerades en tysk ubåt kommande med stor fart akterifrån och med tyslig avsikt att passera Korsö på dess BB-sida. Då ubåtens stäv befann sig ungefär i höjd med Korsös midskepp på parallellkurs på c:a 50 meters avstånd girade plötsligt ubåten hårt STB mot Korsö. Inga signaler givits från ubåten. Hårt STB roder gävs på Korsö för att om möjligt lindra kollisionen. Kl 11.05 körde ubåten med sin stäv mot Korsös BB-sida tvärs lucka 2, varefter ubåten skrapade hårt mot Korsös BB-sida innan den manövrerade klart från Korsö. Stopp slagits i Korsös maskin omedelbart vid kollisionen, och 2ans lucka öppnades skyndsamt varvid man kunde se vatten forsa in i rummet genom en kraftig läcka så att risk förelåg att fartyget skulle vattenfyllas. Pumparna satts på stormläns från 2ans rännstenar. Meddelat ubåtschefen att fartyget var svårt läck och i behov av bärgarhjälp. Manövrerat upp och ankrat på grunt vatten. Försök med provisorisk tätning av läckan igångsattes genast, först genom utsättning av läcksegel och sedan genom inslagning av träkilar i de spräckta plåtarna inifrån lastrummet. Läckaget minskade sedan så pass mycket att det kunde kontrolleras med de egna pumparna varvför beslöts att fortsätta upp mot Holtenau redd. Ankrat kl 15 för kontroll på Laboe redd. Kl 16 lättat ankar och forsatt in Holtenau. Kl 16.45 ankrat på av spärrlotsen anvisad plats på Friedrichsorts redd där en marinexpert kl 18 besiktigade skadan. Det beslutades att täta med dykares hjälp utifrån och sedan lägga en cementkista på insidan så att sjövärdighetsbevis kunde utfärdas för fortsatt resa till Bremen. Egna pumpar håller fartyget läns. Enligt ubåtschefens meddelande hade ubåten fått fel på rodermanöver.

Lör 27.11 kl 08 dykarpråm kommit långsides. Dykare fram till kl 15 tätat med

KORSÖ 26.11.43

kilar och talg från utsidan varefter besättningen börjat bygga en cementkista som var klar kl 20.

Sön 28.11 till ankars på Friedrichsorts redd. Erhållit sjövärdighetsbevis för att fortsäatta till Bremen kl 06 den 29.11. Sjövakter. Kl 18.17 observerade vakthavande 3e styrman och bryggutkiken ett mindre fartyg 2 streck på BB låring med kurs ungefär SW från Friedrichsorts fyr,gående ungefär parallellt med Korsös stävriktning. På 100 meters avstånd från Korsö i höjd med midskepps tog detta fartyg plötsligt en kraftig STB-gir och stävade med 7-8 knops fart rakt på Korsö. 3e styrman blinkade med en morselampa och gav upprepade korts signaler i ångvisslan,men utan att ändra kurs rände fartyget kl 18.22 mot Korsös BB-sida på förkant av lucka 4 där bordläggningen och däcket trycktes in och mindre läckage uppstod genom skräckta nitar. Korsös ankarlanternor brunno klart. Fartyget befanns vara örlogsfartyget DWO 26 VL 203, en armerad trålare. Klart väder rådde med lätta regnbyar. Vind SW 4. Ingen sjöhävning. Kollisionen orsakatas av det tyska fartygets grovt vårdslösa navigering.

Mån 29.11 faått hamnlots ombord kl 06. Lättat ankar och avgått kl 07. Ankrat kl 08 på Holtenau redd. Skadan besiktigats av ombud för Kanalförvaltningen som gav tillstånd för fartyget att gå in i slussen. Kl 12 förtöjda i slussen.Tysk expert besiktigat och utfärdat certifikat för resan till Bremen. Avgått kl 13 från slussen.

Ombord 29.11.43

Bengt Isberg

Befh

Crew List (Egna kompl)

Befh Bent Gotthard Isberg, Olaus Magnus väg 47,Hammarbyhöjden,22.10.08
(Befh sedan okt -42)

1e styrman Nils Johan Wålter Nilsson, Vegagatan 17,Sthlm,26.5.11

2e styrman Johannes Gran, Hamnplan 16,Piteå,10.11.18 (19.11.43)

3e styrman Anders Yngve Pålsson, Godhemsg. 42,Gtbg, 17.3.11 (16.9.43)

Övermaskinist Olof Jönsson, Idunavägen 17,Malmö, 10.1.88 -"-

1e maskinist Gunnar Erik Ersson, Sofiagatan 4,Malmö,22.4.96

2e maskinist Carl Henry Valdemar Bengtsson, Simrishamn, 27.1.86

Stuert Hans Nils Emanuel Jönsson, Simrishamn, 9.7.11

Kock Fritz Åke Lundgren, Villa Annero,Lindalen,Sthlm,20, 3.10.01

Mässuppassare Bertil Lennart Hult, Hälsingborgsg.8A,Malmö, 22.2.25

Matros Stanislaw Ziemniak, Håkan Lundbergsgatan 2,Hälsingborg,26.1.11

Matros Erik Ivar Mattisson, Hästryd 3,Mörrum, 13.11.18

Matros Karl Olof Godberg, Rindö Ekudd,Oscarsfrediksborg,17.4.10

Lättmatros Stir Erik Halvard Nilsson, Oilgårdem, Malmö, 7.5.14

Lättmatros Axel Ferdinand Holmström, Slönsberg,Sundsvall, 16.5.18

Forts

KORSÖ 26.11.43

Forts crew list

Lättmatros Svante John Ivar Berglund, Västerslätt,Kläckebergs, 10.6.12
Lättmatros Valter Edmund Jeppsson, Abbekås, 14.1.21
Jungman Arne Georg Johansson, Killebäckstorp, Grevie, 1.9.22 (16.9.43)
Jungman Åke Ågren, Skellefteå, 24.11.24
Donkeyman Erik Johannes Petterson, Brännkyrkogatan 41,Sthlm, 2.5.07
Smörjare Johan Lindfors, Palmgatan 19, Malmö, 10.7.88
Eldare John Fabian Nilsson, Ugerup, Gärds Köpinge, 19.11.20
Eldare Erik Ingvar Karlsson, Stadsägan 412, Oscarshamn, 18.5.17
Eldare Hans Olof Hansson, Tistelvägen 30,Tureberg, 28.6.03
Lämpare Sven Erik Edvard Strömberg, Bäckvägen 141,Sthlm, 5.10.13
Lämpare Sven Harald Ingemar Virf,Hellerö,Gamlebt, 2.12 17
Lämpare Sören Valfrid Vester, Drottninggatan 83,Sthlm, 25.11.13

Sjöförklaring i Oscarshamn den 16.12 43 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten Thor Loman & sjökapten Th.Johansson
Lasten försäkrad i Tyskland

Befh ingivit till rätten en förstoring av ett sjökort över Kielbukten med en skiss över kollisionen med ubåten samt en dito visande kollisionen med den armerade trålaren samt en tysk skrivelse undertecknad med namnen Herbert Sturzel och Josef Schmalz,vari beträffande kollisionen den 28.11 intygas att Korsös ankarlanterbor brunnit klart och att ljussignaler med morselampa samt signaler i ångvisslan avgivits av Korsö i god tid.

Sakkunnigas frågor om ubåtskollisionen:

1) Vem bestämde angående kurser och farter ombord på Korsö från kl 10.45 den 26.11 fram till kollisionen?
2) Avgav ubåtennågon signal före kursändringen?
3) Observerades på Korsö - eller nämnde spärrlotsen -huruvida ubåten hade tillräckligt manöverrum att passera Korsös BB-sida?

(Inga frågor ställts om den andrakollisionen)

Befh Isberg: Befann sig vid ubåtskollisionen i salongen akteröver.Spärrlotsen bestämt kurser & farter vid tillfället.Lotsen var iförd tysk reservmarinofficersuniform och varåtföljd av en beväpnad marinmatros.Ubåten ej givit några signaler. Ubåtsbefälhavaren kom efter kollisionen ombord på Korsö och vitsoradade att han omedelbart före kollisionen beordrat BB roder men att rodret av misstag lagts STB.Ubåten hade fullt tillräckligt manöverutrymme.

2e styrman Gran: Vakten på bryggan vid första kollisionen 08-12 den 26.11 Den STB-gir Korsö företagit för att mildra kollisionen beordrades av spärrlotsen direkt till rorsmannen.Efter kollisionen hade den tyske marin soldaten på Korsö på order av spräälotsen signalerat något till ubåten som besvarat signalerna. Ubåtsbefh kom kort därpå ombord och samtalade

KORSÖ 26.11.43

med befh. Ubåtens gir hade berott på att fel rodermanöver erhållits.

Chiefen Jönsson: Vakt i maskin 08-12 den 26.11. I maskindagboken antecknats för den 26 .11: FF 10.40, SF 11.03, stopp 11.09, HF 11.10, SF 11.20, FF 11.20, SF 11.21, FF 11.23,HF 11.24, SF 11.25 stopp 11.26 SF 11.30 stopp 11.31 SF 11.37 stopp 11.39 SB 11.42 Stopp 11.43 SF 11.45 stopp 11.62. - Kl 11.15 satt igång barlastpumpen förlänsning av rännstenarna i rum 2.Gjort prov. tätning av läcka i rum 2 BB bordsida.

Matros Mattisson: Utkik 10.30-12 den 26.11 på båtdäck. Sett ubåten komma akterifrån med hög fart på Korsös BB-sida.Plötsligt hade den girat STB och gått rätt in i Korsös sida på akterkant av lucka BB.

Lättmatros Nilsson: Till rors 10.40-12 den 26.11 . Inte kunnat se åt sidorna från styrhytten på grund av splitterskyddet,och därför inte gjort ngr observationer, Strax före kollisionen stöttat upp fartyget.Just som ubåten törnat mot Korsö hade spärrlotsen beordrat hårt STB roder.

=================

Befh Isberg: Vid kollisionen 28.11 med trålaren satt han och åt i salongen

3e styrman Pålsson: Vakt på bryggan 18-18.30 den 28.11.Klart väder. Ankarlanternorna brunnit klart.

Matros Godberg: Vakt kl 18- 18.30 den 28.11 och vid kollisonen varit på väg midskepps. Omedelbart före kollisionen sett det vita ljuset från örlogsfartygets topplanterna. Fartyget gått rätt mot sidan på Korsö.

Jungman Johansson: Utkik på bryggan BB 28.11 kl 18- 18.30. Någon minut före kollisionen sett det tyska krigsfartygets topplanterna och där efter dess gröna sidolanterna. Kan ej ange några tider. Fartyget girat rätt in i sidan på Korsö.

KK Memorial 31.12.43

Orsak: Omotiverad gir av ubåten samt bristande utkik och vårdslös navigering från ubåtens sida. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 284

Telegram till Rexbolaget 26.11 från Sartori & Berger,Kiel.

(Avsänt kl 18.30) Korsoe nach Bremen bestimmt beim einlaufen Kieler Foerde dorch kollision beschaedigt Leckage BB seite querab Luke 2 - 1½ meter unter Wasserlinie mit Bordmitteln provisorisch gedichtet punkt Versuchen Schiff mit Taucher endgueltig abzudichten um Reise mit Seefehigkeitsattest fortzusetzen.

Dito, avsänt Kiel 29.11 kl 13.05

Korsoe wurde gestern abend zu anker leigend von einen Fahrzeug angerannt und an BB seite hoehe raum 3 beschaedigt. Schaden heute besichtigt und

KORSÖ 26.11.43

nch erhalt einen Seefaehigkeitsattest Korsoe um 13 Uhr Reise nach Bremen fortgesetzt.

UBÅTEN MED AVSIKT RAMMAT FÖR ATT SLIPPA GÅ UT?

Brev till kapten Bo Bergström,KK ,från advokat Henriques,Sthlm 17.2.44

Broder!

Skulle du vilja ha vänligheten att vid Nämndens sammanträde 21 ds föredraga ångaren Korsös haverier, omförmälda i bifogade sjöförklaring.

Personligenhhar jag närmast den uppfattningen att ubåten kört på Korsö för att åstadkomma sådana skador på sig själv att han skulle slippa gå ut till sjöss vid tidpunkten ifråga,men det är ju möjligt att jag gör ubåten orätt. Jag tror det emellertid icke. Din tillgivne

Emil Henriques

Assurans

Ubåtskollisionen av SKN bedömts som 100 % krig, den andra kollisionen som 25 % krig. Sten Haeger besiktigade skadorna vid Oscarshamns varv 10.12.43 och de repareredes vid varvet för 14870:- kr. Protokoll saknas.

SKN 7.4.45 till SÅAF 111.30 för besiktning
SKN 3.11.45 till SÅAF 25.558:81
SKN 10.10.48 till SÅAF 2275:-

Skadeståndkrav föreföll vid krigsslutet

Underhandlingar vid tysk domstol om skadestånd från Kriegsmarine för de båda kollisionerna pågcik till maj 1945 när förbindelserna med Ryskland upphörde utan att något resultat uppnåtts.

Eget

Historik

Se Korsö 1.7.43 flyganfall

Övriga krigshaverier: 2.2.40 kollision (civil), 14.4.43 kollision
1.7.43 flyg, 14.7.43 mina, 26.11.43 kollision
18.6 & 5.8. 44 & 30.8.44 bombad.

KISA. 11.12 43

RAMMAD OCH SÄNKT VID NIDINGEN I TJOCKA AV ARMERAD TYSK PATRULLBÅT.

Rapport

Avgick från Trelleborg fre 10.12.43 kl 16.30 dest. till Lidköping. Rumslast av 1670 ton råsocker. Djupg F 15'-A 15'. 18 ombv

Kolliderade lör 11.12 c:a 10.45 i tjocka 1,25 -1,50 dist.minuter i bäring NtW 3/4 W neutralitetspricken Norr om Nidingens fyr med armerade Tyska trålaren "Island" av Cuxhaven. Befh vakt, utkik på backen. Stilla väder, ingen sjö. Sjönk inom 7 minuter med stor läcka i brunnen förut på akterkant. En man skadad. Skeppspappren förlorad.

Orsak: Mötande Tyska fartyget páränt mitt fartyg med hög fart i dimman och att Kisa nödgats navigera i den trånga neutralitetsleden.Island dök upp något på STB bog med mycket hög fart c:a 30 sekunder före kollisionen.

Redogörelse

Avgick Trelleborg 16.30 fre 10.12.Kanallotsen lämnat kl 21 på Malmö redd. Klar luft. Fortsatt resan norrut i neutralitetsleden som fartyget på grund av krigsförhållandena måste följa.I vanliga fall, under fredstid,brukade fartyget följa en kurs från Kullen norrut mot Anholt och utanför Fladen samt vidare mot Vinga. Lördag 11.12 vid 10-tiden försämrades sikten stundtals på STB-sidan åt landhållet.En större ångare gick samma väg som Kisa något längre in mot land. Efter en stund befann ångaren sig några fartygslängder för om Kisa men gjorde högre fart och avlägsnade sig mer och mer. Dimbankar började komma in och det framför varande fartyget försvann ur sikte. Kisa avgav mistsignaler och den andra ångarens signaler hördes till att börja med tydligt men försvagades så småningom. Kl 10.33 passerades neutralietspricken Norr om Nidingen strax på STB-sidan i för tillfället ganska god sikt. Kurs sattes NNW till nästa prick, dev. 3° Öst.Dimman förmärktes nu bli alltmer bestående och sakta fart slogs i maskin och mistsignaler avgavs regelbundet. Jag kan inte exakt ange klockslaget men beräknar att klockan var några minuter över 10.40.Efter ytterligare någon minut, eller något längre,hördes en mistsignal ganska skarpt förut något om STB. För att komma klar det signalerande fartyget,som jag trodde var det förut omnämnda medgående fartyget,lade jag rodret hårt BB,gav BB-signal och slog stopp i maskin..Kl. var enligt övermaskinisten omkring 10.45.Fartyget hann emellertid inte gira något nämnvärt BB på grund av den obetydliga farten.Någon minut härefter kom kom plötsligt med stor hastighet ett motgående farrtyg ner mot Kisas STB bog. Det mötande fartyget befann sig,då det blev synligt, endast på högst någon fartygslängds avstånd från oss.Kollision var oundviklig och med den höga fart som det mötande fartyget hade,stod det genast klart för mig att Kisa skulle få så svåra skador att hon sannolikt inte skulle kunna hålla

KISA. 11.12.43

sig flytande någon längre stund. Ingen åtgärd hann vidtagas ty kollisionen inträffade nästan omedelbart,i varje fall inom loppet av 30 sekunder.Det mötande fartyget rände med sin förstäv in i Kisas STB-sida på akterkant av förbrunnen och en mycket stor läcka uppstod ner under vattenlinjen. Kisas lilla BB-gir hade den effekten att fartygen inte träffade varandra stäv mot stäv,vilket sannolikt skulle ha medfört att de besättningsmän som befunno sig förut i skansen skulle ha gått till spillo. Platsen där kollisionen inträffade beräknar jag vara belägen mellan 1,25 och 1,50 distansminut er NtW 3/4 W från den förutnämnda neutralitetspricken vid Nidingen. Det mötande fartyget var en caouflagemålad större armerad Tysk motortrålare "Island" av Cuxhaven, ungefär lika stor som Kisa. Ombord befann sig tyskt krigsfolk. Befh var civil men stod under en tysk marinofficers ledning.- Efter kollisionen firades STB båt i vattnet och manskapet hoppade ner i densamma. Samtidigt fick Kisa mycket svår slagsida STB,hastigt sjunkande med förskeppet. Det hela gick så fort att det inte fanns möjlighet att bärga något. Med största skyndsamhet stöttes livbåten ut från fartygssidan enär slagsidan tilltagit till den grad att STB reling låg helt under ytan. Island blev liggande i närheten och livbåten roddes dit. Sedan manskapet kommit ombord på det tyska fartyget hissades även livbåten upp på däck . Dimman var mycket tät. Med möda kunde man urskilja konturerna av Kisas akterskepp någotvöver vattnet.Så försvann även detta och ett frustande läte hördes.Sedan var allt borta. Endast lite lösa vrakspillror låg kvar på platsen. Det överenskoms med befh på "Island" att vi skulle landsättas vid närmaste lotsstation.Kl 14.45 lättade tjockan och kursen sattes direkt på Varbergs lotsplats.Lotsbåten tillkallades och tog manskpet ombord samt livbåten på släp in till Varberg. Jungman Gustaf Johansson ådragit sig en mindre skada strax ovanför ena vristen varför han inlades på lasarettet. Manskpet inkvarterades och omhändertogs på bsäta sätt. Jag fritager mig, mitt rederi och besättningen från allt ansvar för kollisionen,som uteslutande förorsakats av att det mötande farttygetpåränt mitt fartyg med hög fart och att Kisa nödgats navigera i den trånga neutralitetsleden.

Varberg 12.12 43
P.Björkeroth
Befh

SJÖFÖRKLARING I MALMÖ DEN 18.12 43 kl 10

Sakkunniga: hamnkapten G.Winberg & sjökapten Charles A.Edgren
Fartyget försäkrat i SÅAF, Gtbg, Sydsvenska Ömsesidiga Ångf.försäkr.bolaget i Hälsingborg och Norrlands Ångf.Assuransförening,Stockholm.
Lasten assurerad i Ocean, Gtbg.

Forts

KISA . 11.12 43

För rederiet sjökapten E. Liljequist.

För SÅAF ing. Folke Wiksten.

Befh Björkeroth: Några minutwr efter kl 10.40 hade utkiken 2 gånger varskott om att ett fartyg befann sig förut något om STB. Då BB-giren beordrats - girens storlek 1/4 till 1/2 streck - hade utkiken redan siktat Island och varskott därom. Däremot hade inte befh själv kunnat iakttaga Island. BB-giren kunde inte sägas ha haft den effekten att fartygen inte träffat varandra stäv i stäv. Om inte Kisa företagit BB-giren skulle hon ha rammats närmare fören med påföljd att de som befann sig i skansen hade blivit dödade eller skadade.

Sakkunnigas frågor:

1) Är ni förvissad om att det medgående större fartyget var en ångare?

Befh: Detta fartyg hade varit ett ganska stort motorfartyg som av utseendet att döma tillhört Grängesbergsbolaget. Det hade haft lots ombord.

2) Då ni hörde den skarpa mistsignalen från den mötande motortrålaren, kunde denna då förväxlas med ljudet från en ångares ångvissla? Hördes mistsignal från det mötande fartyget endast vid ett tillfälle?

Befh: Båda fartygen hade haft tyfon. Islands mistsignaler hörts tre ggr.

3) Då ni gav order om BB-giroch avgav BBpsignal, kunde ni då sikta det mötande fartyget?

Befh: Som jag tidigare sagt hade, då BB-giren beordrades, utkiken redan siktat Island, men jag hade ännu inte fått syn på detta fartyg.

4) Om int, varför girades då och varför avgavs en signal som, enligt artikel 28 i Ombordläggn ingsreglementet, endast får avgivas då fartyg äro i sikta av varandra?

Befh: ~~x~~ Jag avgav BB-signalen emedan jag varit av den uppfattningen att den mistsignal jag just hört hade kommit från det medgående fartyget. Enligt ombordläggningsreglementet hade jag haft att gå BB om det andra fartyget. Jaghade fått den uppfattningen att det medgående fartyget saktat farten så mycket att Kisa vunnit på detsamma.

5) Anser ni det rådligt att gira i tjocka då ni ej ser det andra fartyget och ~~dessutom~~ ej känner dess kurs?

Befh: Jag ansåg det rådligt att gira eftersom jag antog att jag hade det medgående fartygets akter framför mig.

6) I vilken vinkel var det andra fartygets kurs i förhållande till Kisas strax före kollisionen?

Befh:

SWSS

KISA

KISA 11.12 43

7) Vad uppskattar ni Kisas fart till i kollisionsögonblicket? Det andra fartygets fart?

Befh: Kisa haft högst 2 knops fart. Islands fart uppskattningsvis 8 knop. Detta är en mycket ungefärlig uppskattning, av den orsaken att något bogvatten inte synts framfär "Island" , som var en specialbyggd s.k Newfoundlandstrålare med mycket skarp stäv.

8) Vilken fart gjorde Kisa på full last med full hastighet under vid i frågavarande tillfälle rådande väderleksförhållanden?

Befh: Kisa hade, vid ifrågavarande tillfälle, då vädret, frånsett dimman, varit gott, på full last gjort 7-8 knop.

9) Erhöll Island några skador?

Befh: Islands stäv skadats c:a en meter över vattenlinjen.

Befh uppgav vidare att Islands kurs måste ha skurit Kisas. Sikten vid kollisionstillfället varit C:a 80 meter. Ie styrman haft skeppsdagboken i i sin hytt för att föra in anteckningar i den.

2e styrman Klintell: Vid kollisionen på bryggan tillsammans med befh. Befh befunnit sig på bryggans STB-sida, 2e styrman om BB. Utkiken på backen strax före kollisionen ropat något som 2e styrman inte kunnat uppfatta samt med ena handen gjort tecken mot STB-sidan. Härav hade 2e styrman fått den uppfattningen att ett annat fartyg befunnit sig om STB. Kisa gått med sakta fart. 2e styrman hört flera mistsignaler före kollisionen och fått den uppfattningen att de kom från det medgående motorfartyget. Fick syn på "Island" på ett par båtlängders avstånd, möjligen ännu kortare. Hela händelseförloppet upspelat sig så snabbt att han inte fått någon klar uppfattning om avståndet. Han kunde inte heller uttala sig om hur stor BB-giren varit.

Chiefen Johansson:x Vakthavande i maskin. Inte kunnat uppfatta några mistsignaler från andra fartyg. Cirka 1 minut färe kollisionen hade maskin stoppats efter att fram till dess ha gått med sakta fart i 2-3 minuter.

Matros Fransson: Till rors i styrhytten. Strax före kollisionen hade han hört utkiken ropa 2 eller 3 gånger:" Fartyg om Styrbord". Själv hört 2 mistsignaler men inte kunnat avgöra från vilket håll de kom. Senare fått syn på "Island" på c:a 50 meters avstånd, men mycket svårt att bedöma avstånd i tjocka. Kisas kurs före BB-giren varit NNW. BB-giren varit helt obetydlig. Så snart den beordrats hade han lagt rodret dikt BB. Cirka 1 minut därpå inträffade kollisionen. Hur många streck Kisa då hunnit göra visste han inte enär han inte sett på kompassen.

Jungman Johansson: Utkik på backen, Hört signaler från såväl det medgående fartyget som från "Island." Alla dessa signaler varit likaratade. Strax före kollisionen sett på Kisas bogvatten att farten minskats. Han

KISA 11.12 43

hade hört 2 signaler från "Island" , den första hörts otydligt och Johansson hade fått den uppfattningen att den kommit från det medgående fartyget. Den andra signalen hörts tydligare och samtidigtsom den hördes fick J.syn på "Island" som då var endast c:a 50 meter från Kisa.J. hade ropat till bryggan "Fartyg om STB". Av bogvattnet syntes det att Island hade hög fart. Det skummade och fräste om bogen. Vid kollisionsstötenkastades J.omkull och fick en bristning strax ovanför vänstra vristen. Kisas BB-signal hade avgivits efter det han varskott att ett fartyg närmade sig. Hur lång tid som förflutit mellan de 2 mistsignalerna från "Island" kunde J. inte uppge,ej heller hade han någon uppfattning om "Islands" fart i knop.

CREW LIST (Kompletteringar)

Befh Per Nicolaus Björkeroth, Hälsingborg, 10.9.88 (Fört Kisa i 15 år)
1e styrman E. Gyllenberg, Vrå, 15.3.80
2e styrman Sture B.Klintell, Brunnby, 12.6.05 (Av & till på Kisa sedan 1929
XChief Bror Harald Johansson, Malmö, 13..12.94 (I perioder 6 år ombord)
1e maskinist J.Silvander, Kjällstorp, 2.2.06
2e maskinist S.Linde, Landskrona, 14.3.04
Stuert E.Fagerfeldt, Mjällby, 23.6.11
Kock T.Lundin, Ivetofta, 6.12.06
Mässuppassare R.Borg,Motala, 22.7.28
Matros Albin Fransson, S:a Mjällby, 21.11.07 (3 år ombord)
Matros H.Kjell, Lilla Isie, 24.4.17
Matros A.Johansson, Mörbylånga, 15.10.19
Lättmatros E.Rydén , Hallstavik, 29.7.16
Jungman H.Broe, Bunge, Gotland, 4.1.26
Jungman Gustaf O.Johansson, Göteborg, 8.9.20
Eldare G.Gahnström, Göteborg, 15.9.11
Eldare G.Sjöstedt, V:a Klagstorp, 7.6.18
Eldare H.Johnsson,Trelleborg, 14.11.15

Kompletterande sjöförklaring i Göteborg 28.9.44

Sakkunniga: Kullande & Lundmark.
Advokat Johan Ramberg för SÅAF.
Befh ingivit ett P.M. med förtydligande av sitt skriftliga yttrande:
" Kisas lilla BB-gir hade den effekten att fartygen inte träffade varandra stäv mot stäv." Ordalydelsen bör rätteligen vara följande:" BB-giren kund sågas ha haft den effekten att fartygen inte träffat varandra stäv i stäv.Om BB-giren inte företagits, skulle fartygen nämligen ha träffat varandra nära stäv i stäv."

KISA 11.12.43

Befh Björkeroth sedan upplyst rörande händelseförloppet:

1) Det har ansetts att det inte till fullo klarlagts varför jag beordrat hårt BB roder och i anslutning härtill avgivit BB-signal.
Mistsignal hade hörts 3 gånger. De 2 första uppfattade jag som kommande från det medgående Grängesbergsfartyget. Då den sista mistsignalen avgavs hade jag just observerat "Island."
Beträffande mistsignalerna, tidpunkten för "Islands" siktande och min BB-gir och BB-signal fastslår jag följande:
Den första mistsignalen som hördes var så avlägsen och svag, att den inte ansågs påkalla någon åtgärd från min sida. Denna första svaga signal har i min första rapport om sjöolycka överhuvudtaget inte omnämnts. Sannolikt kom den från Grängesbergsbåten.
Den andra mistsignalen var ganska skarp och är den som angivits i min rapport. Det var efter denna signal som utkiken fått syn på det mötande fartyget och ropat till bryggan:" Fartyg förut om STB." Jag kunde så själv inte se detta fartyg, men antog att det varit det medgående Grängesbergsfartyget. Såsom framgår av mitt svar nr 4 å de sakkunnigas frågor och min rapport om sjöolycka, avgav jag omedelbart BB-signal, beordrade hårt BB roder och stoppade maskinen.
Den tredje mistsignalen har inte heller särskilt omnämnts i min rapport. Denna signal gavs strax före kollisionen. Samtidigt som denna signal hördes iakttog jag själv att ett fartyg med hög fart kom emot oss på STB sida, varefter kollisionen inträffade så gott som omedelbart. Denna signal har inte omnämnts i utkikens berättelse vid sjöförklaringen, vilket kan bero på att han samtidigt sprang akteröver, upprepande:" Fartyg förut om STB".
Till förtydligande av min framställning vill jag alltså upplysa att BB-giren gjordes för att undvika kollision med det fartyg som utkiken siktat om STB. Att BB-giren hade den effekten att fartygen inte kolliderade stäv mot stäv med fara för besättningsmäns liv, blev ett efterföljande lyckligt resultat av giren ifråga.

2) Maskinen stoppades samtidigt som rodret lades BB och BB-signal gavs.

3) Beträffande tidsuppgifter: Jaghar angivit att då sakta fart slogs i maskin klockan enligt mina beräkningar var några minuter över 10.40 och att efter ytterligare någon minut, eller något längre, BB-giren företogs, BB signal avgavs och maskinen stoppades. Dessa manövrer kunde sålunda ha skett omkring kl 10.43. Senare heter det i min rapport att efter någon minut - vilket betyder ungefär en minut och inte några minuter - det motgående fartyget av mig observerades och att kollisionen ägde rum nästan omedelbart, i varje fall inom loppet av 30 sekunder. Dessa mina uppgifter överensstämma som synes sålunda helt med mitt besked till Kungl. KK att

KISA 11.12 43

kollisionen ägde rum omkring kl 10.45. Att övermaskinstens klocka, då stopp beordrades i maskin, var omkring 10,45 kan bero på att denna klocka gått något före. Med uttrycket " omkring" har övermaskinisten också reserverat sig för att ordern även kan ha givits något tidigare. Av i min Rapport angivna tider framgår att Kisa gått med sakta fart i maskin i ungefär 3 minuter före kollisionen, samt att Kisa slagit stopp i maskin omkring 1½ minut före kollisionen och därefter icke företagit några maskinmanövrer innan kollisionen inträffade.

4) Några andra manövrer än de som företogod, hård BB-gir med åtföljande BB-signal samt stopp i maskin, kunde, enligt min mening, icke företagas. En backmanöver skulle ha varit utan varje som helst effekt och istället sannolikt motverkat den BB-manöver som företagits till undvikande av kollision med det på STB sida befintliga fartyget.

5) Till fullständigande av materialet meddelas att Kisa utvecklade 512 ihkr.

6) Inga föremål kunde bärgas från Kisa och såväl skepps- som maskindagboken gick förlorade.

Befh uppgav att han haft för avsikt att vid denna sjöförklaring låta höra förutom matros Albin Fransson även 2e styrman Klintell och jungman Johansson, men att detta inte kunnat ske enär de två sistnämnda befinner sig till sjöss.

Matros Fransson: Kisa gått med sakta fart i maskin ungefär 3 minuter före kollisionen, slagit stopp omkring 30 sekunder före kollisionen och därefter inte företagit någon maskinmanöver innankollisionen inträffade.

(Mappen avslutas med ett memorialark, daterat Stockholm nov 1944, N:r 4794/43, i vilket med bläck antecknats tid och plats för de båda sjöförklaringarna, men som i övrigt är blankt.)

SKNEVII 381

LASTEN

Lasten av 1440 ton råsocker assurerats av Svenska Sockerfabriks AB i Malmö i Ocean för krigsrisk 840.000:- och sjörisk 790.000:- kr SKN inte utbetalat något .

Egna noteringar Sjönk på 36 meters djup

Kisa sjönk med stäven före och våldsam slagsida 7 minuter efter kollisionen SW grundet Långan mellan Nidingen och Tistlarna i ~~den yttre~~ neutralitetsleden. "Island" mätte 1050 brton. Jungman Johansson skadat vänster ben vid hoppet ner i STB överfyllda livbåt. Islands manskap var helt militärt och fartyget bestyckat med LV-pjäser och kulsprutor i lavettage.
Ingen frågat sig vad detta tyska krigsfartyg gjorde i neutralitetsleden vid Nidingen.....

KISA 11.12 43

Historik

Lastångare på 1283 brton byggd 1920 vid Ph. Stuhrs Msk & Skbs i Aalborg av stål. (Ex Oddesund, Palnatoke) L.72,1 B.11 Tillhörig Svenska Sockerfabriks AB (N.W.Lundbladh) i Malmö. -Palnatoke byggdes 1920 för D/S A/S Hamlet i Köpenhamn, uppkallad efter sagohjälten som dödade Harald Blåtand. Systerfartyg till ss Hanne, minsprängd i Drogden 1943, och ss Ellensborg, minsprängd i Kämpingebukten 1943. Palnatoke såldes 1926 till Red.AS Hafnia i Köpenhamn och fick namnet "Oddesund." 1928 såld till RedAB Kinnevik i Lidköping och fick då namnet Kisa. I okt 36 övertog Svenska Sockerfabriks AB Malmö detta rederies samtliga fartyg, Kisa, Kinne, Helle och Lida .- Kisa var av three-island-typ med 4 luckor på 12x16 fot med en 3-tons winsch vid varje lucka. Manskapet i 2-manshytter i backen och poopen. En 512 ihkr triplemaskin från AS Frichs i Aarhus. 8,5 knop på 8 ton kol per dygn. Kisa var Sockerbolagets största ångare. Fick radiotelefon -42. Grundstötte i dec 32 på Jyllands västkust på resa Hull-Randers med kolslast, men tog sig flott sedan 70 ton lämpats överbord och gick för egen maskin in till Randers med skador på roderstäven. Kisa var rederiets första totalförlust sedan nov 1930 då ms Fringilla rammades och sänktes vid Farfarsgrund, Sandhamn, av ss Storvik av Norrköping varvid en man omkom. - I okt 1954 förlorade Bolaget ss Smöj[e] utanför Sandhamn.

NORMANDIA 11.12.43

I BOMBREGN I EMDENS HAMN FLERA DYGN I RAD UTAN ATT BLI UTSATT FÖR SKADOR

Journal

Mån 24.11.43 kl 18 avgått från Luleå med malmlast för Emden.

Sön 5.12 kl 02.30 ankrat vid Labö för kontroll.

Tors 9.12 kl 16.20 förtöjt i Emdens hamn.

Lör 11.12 kl 11.20 flyglarm.Strax efter hördes dånet av motorer från flygplan som i den ena vågen efter den andra flög in över staden och hamnen och fällde sina bomblaster. Varje våg bestod av 20-40 flypplan. Planen besköts våldsamt av LV-artilleriet varvid splitter föll ner över hela fartyget. Kraftiga bombexplosioner hördes och fartyget skakades kraftigt av lufttrycket. Beskjutningen av flygplanen pågick till kl 13.Flyglarmet slut 13.50. Efter flyglarmet pejlat rännstenarna ochundersökt fartyget varvid observerades en del bucklor i däcken av nedfallande splitter.

Sön 12.12 Flyglarm kl 15.05-16 och 18.40- 19.30.Vid båda tillfällena hördes motorer från flygplan som flög över hamnen.

Mån 13.12 flyglarm 11.20 .Strax efter hördes ljudet av motorrer från flygplan som flög in i vågor över staden och hamnen.Planen besköts kraftigt av lv-artilleriet. Splitter ramlat ner pådäcken. Flyglarmet slut 14.20. Någon skada på fartyget har inte kunnat upptäckas.

Tors 16.12 flyglarm 04.30- 04.55 , 11.45 - 14.10, 17.45 - 21.45. Strax efter varningssignalerna hördes ljudet av motorrer från flygplan som flög in över staden och hamnen och fällde sina bomblaster.Planen besköts tidvis våldsamt av lv-artitteleriet. Fartyget vibrerat och skakat häftigt av tryckvågorna från bombexplosioner i närheten.

Sön 19.12 kl 12.30 avgått från Emden med full last av kol för Stockholm.

Mån 20.12 till ankars på Borkums redd i väntan på eskort. Kl 12.15 hördes motordån från flygplan som i vågor flög in över land på hög höjd.Planen besköts kraftigt av lv-artilleri på land och på fartygen under c:a en halvtimmes tid.

Tis 21.12 kl 15.55.fortsatt resan i konvoj.

Ons 22.12 Passerat kontrollstationen vid Labö kl 23.30 och fortsatt resan med spärrlots ombord.

Lör 25.12 kl 10.10 förtöjt i Värtahamnen i Stockholm på utsidan av ss Kjell.

Stockholm 15.12.43

A.Arvidsson H.Fredriksson F.Cassel
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt till SKN av Ångf AB Götga i Göteborg 29.12.43)

Inga skador enligt ing. Sten Haeger 2.9.44

Avfört på SKN 8.1.45

NØRMANDIA 11.12.43

U.S.8th Airforce över Bremen och Emden

I RAIDEN MOT Emden den 11.12.43 deltog 523 bombplan av typerna B-17 & B-24 ur U.S.8th A.F med eskort av 388 jaktplan av typerna P-38, P-47 och P-51. Raiden pågick i vågor från 12.30 till 13.12. Det sista planet avlägsnade sig på västlig kurs 13.20. Tyskt jaktflyg sköt i förbittrade strider ner 17 4-motoriga bombplan och 4 jaktplan medan 12 bombplan skadades svårt. Mån 13.12 bombade 1462 USA-plan Bremen,Kiel och Hamburg.
Mån 20.12 fällde 460 USA-planunder loppet av 24 minuter 5835 fosforkanistrar och 987 250-kilos sprängbomber över Bremen där 245 sårade fördes till förbandsplatserna, 51 döda grävdes fram under ruinerna och tiotusentals blev hemlösa.

Historik

Se Normanida 11.8.43 (Koll.Svend Pii)

Övriga krigshaverier: 22.3.41 flygattack, 23.6.42 bombad,27.11.42 flygattack, 18.2.43 minskakning,16.3.42 m/t-båtanfall, 15.4.43 minskakning, 18.11.43 bombad,11 12.43 bombad, 6.3.44 minskakning, 5.8.44 bombad.

GG 735 JOHN MORLEY 11.12 43

LÄTTARE MINSKADAD, FÖRLORAT TRÅLEN UNDER TORSKFISKE 30′ SO TRELLEBORG.

Sjörapport

Vi voro lör 11.12 43 på fiske med GG 735 John Morley från Hönö Röd och befunno oss vid 10-tiden på f.m c:a 30′SO Trelleborg.Vi trålade efter tors och gingo med vanlig trålfart. Plötsligt fingo vi fast i botten och omedel bart vi erforo detta stoppade vi och försökte dra in trålen.När vi hållit påmed detta en stund hördes en våldsam explosion som skakade fartyget mycket kraftigt. Ombord uppstodo skador på grund av skakningen vid minex-plosionen. Sålunda förstördes kaminen och kaminröret i skansen och en vatt entank sprang läck. Vidare uppstod fel på motorn och vi har fått reparera spridaren. På kopplingen märks ochså ett fel och vi befarar att motorn har lossnat från sin bädd,men denna sak ha vi ännu ej hunnit undersöka. Vi för behålla oss rätten att återkomma i denna fråga så snart vi hunnit undersök saken närmare vid verkstad. Redskapen, som voro nya,förstördes givetvis fullständigt.Vi få anhålla att SKN måtte till oss utbetala 907:- kronor i ersättning för följande: 1 st trål 625:-glaskulor 40:-, sveplina och bogar 150:- , reparation av kamin med rör 77:-, lagning av tank och spri dare 15:-

Hönö Röd
Alexius Andreasson
Skeppare

Intyg

Härmed få på begäran av skeppare Alexius Andreasson intyga att vi under-tecknade besättningsmän på fiskebåten GG 735 John Morley att vi den 11 dec 1943 under trålfiske i Östersjön kl 10 f.m c:a 30′SO ut från Trelleborg råka ut för en minexplotion,varvid redskapen mm förstördes.Explotionen ägde rum då vi skulle djupa in trålen på c:a 15-20 famnars avstånd varvid andra delar ombord förstördes. Intygas

Henrik Augustsson Ivar L.Karlsson
Sven Hörnborg Gösta Persson

Assurans

Frans Karlssons Vadbinderi i Hönö Klova lev. trål mm för 815:-

SKN 18.4.44 ersatt med 876:33 (med 1/3-dels avdrag)

~~Ingen data~~- Ingen sjöförklaring

Data

Motorfiskebåt, galeasriggad på 73 brton byggd 1890 i Grimsby av Ek/furu L. 21,9 B. 6 65 hkr motor. Huvudredare skeppare Birger Alexius Andreasson på Hönö.

HERMA GORTHON 12.12.43 100% krig

PÅ GRUND I 30 DYGN UTANFÖR BUENAVENTURA P.G. AV INDRAGNA SJÖMÄRKEN .

Rapport

Fre 10.12 43 kl 02.15 avgått från Guayaquil,Eciador destinerad till Buenaventure,Colombia med rumslast av 1132,7 ton styckegods samt på däck till en meters höjd fatgods,sammanlagt 124,4 ton. Djupg F 12′5″ - A 13′6″
284 ton barlast, varav 120 ton bunkerolja och 164 ton färskvatten. 23 ombv
Lämnat Lotsen vid Puna Point kl 06 den 10.12
Grundstött med 2-3 knop Sön 12.12 kl 04.48 på Negrillos Reef,2½ miles WSW Palma Island fyr utanför Buenaventura. WSW vind, något dyning,regnbyar.
2e styrmans vakt, även befh på bryggan samt utkik.
Orsak: Fel ljuskaraktär på Palma Island fyr och lysbojen vid Negrillos Reef ur position. Fyrlista 1943 och sjökort 1942 visar ingen ändring.
Fartyget stått på land i 30 dygn och 13 timmar,fram till 11.1.44.
Sjökort: U.S.Hydrographic Office No 1176, Washington,rättat till 27.9.39.

Buenaventura 14.1. 44
Arthur Larsson
Befh

Maskindagboken

Sön 12.12 klart för manöver 04.31. SF 04.32. FF 04.52 stopp 04.54 SF 04.56 FB 04.57 stopp 04.59. FF 05.00 stopp 05.03 grundstött på Negrillos Reef Pejlat tankarna: förpiken läns, tank I läns, tank 2 STB 16″ -BB 18″, tank 3 STB & BB full, tank 4 STB 23″ - BB 3″ , tank 5 STB 11″ -BB full, tank 6 STB 23″, BB full, tank 7 full. - Klart i maskin kl 16, SB 16.00 HB 16.01, FB 16.04, stopp 16.11, FB 16.13, stopp 16.24, FF 16.24, stopp 16.26, FB 16.26 , stopp 16.36.

Crew List

Befh Arthur Larsson,Brantevik, f-99 (~~Sedan 1938~~) Befh 1937-45 (Sid 20)
1e styrman Erik Johanson, Fliseryd, f-09
2e styrman Kristian Friis, Marstal,f -07 (8.7.42) Dansk
3e styrman Per Lindroos, f- 09 Finsk
Chief Hilding Svensson, Bjärnum, f-03
1e maskinist Carl Bergström,Hälsingborg, f-93 (Sedan 1938)
2e maskinist Svend Hansen, f-17 Dansk
Stuert Knud Galsbo, f- 06 Dansk
Kock Bernhard Jönsson,Harplinge, f-01
Mässuppassare Juan Siles, f- 07 Spanjor
Matros Olavi Kivikoski, f-14 Finsk
Matros Torsten Persson, Myckleby, f-11
Matros Karl Rentvig, f-20 Dansk
Lättmatros Sjunne Andersson, Vinslöv,f-22 (21.10.43)

forts

HERMA GORTHON 12.12.43

Forts Crew List

Lättmatros Allan Svensson, Lerum, f-22
Lättmatros Kosti Stark, Saltvik, Åland, f-19 Finsk
Lättmatros Karl Wikman, f-93 Finsk
Donkeyman Ingvar Nielsen, F-04 Dansk
Smörjare Helge Andreasson, Göteborg, f-00
Eldare Erik Karlsson, Kollberg, f-98
Eldare Karl Bengtsson, Gammeltorp, f- 18
Eldare Mario Guerrero, f- 12 Spanjor
Maskinelev Osborne Johansson, Göteborg, f-21

Loggboksutdrag SKNEII disp.

Sön 12.12 43 kl 04.26 tagit bäring på ett ljus i 65° magn som visade ett fast blänk var 8de sekund. Efter att ha checkat detta ljus flera gånger antogs det vara Soldado Point, varför kl 04.32 sakta fram slogs i maskin samtidigt som kursen ändardes BB hän. Kl 04.47 slagit back för att helt stoppa upp fartyget. Omedelbart efter det att maskin slagit om till back märktes det att fartyget tog botten förut. Stopp och full back slagits omedelbart. Fartyget rörde sig akteröver men tog botten med aktern kl 04.52. Slagit stopp i maskin. Sedan företagit en rad maskinmanövrar utan att få fartyget flott. Stoppat maskin 05.03. Fällt BB ankare med 15 fathoms kätting för att hindra fartyget att glida ytterligare. Pejlat tankar och rännstenar. (Se maskindagboksutdraget) Tank 3 var fylld av vatten vid avgången från Guayaquil liksom 5ans tank som var fylld med färskvatten. Akterpiken tom. Torra rännstenar förut och i maskin. 3" vatten i förliga kofferdammen, aktre kofferdammen full. 10" vatten i BB aktre rännsten , 6 " om STB. Lodat 13' djup vid akterskeppet och 11' förut. Fartyget hugger tungt i botten i den W dyningen. WSW vind, molnigt med regnbyar. I gryningen konstaterades genom bäringar och strandens kontur att fartyget fastnat på Negrillos Reef och att ljuset var Palma Island, vilken enligt fyrlistan skulle visa "group flashes or the like" med 2 blänk var 10de sekund. Vid pejlingar kl 09 hade vattnet i tank 4 STB stigit till 28'', i tank 5 STB 28", tank 6 STB full. I BB aktre rännsten 3' 9" vatten, i stbd rännsten 2' 6". Vid lågvatten låg fartygets STB-sida torrt med endast 3' vatten på BB-sidan. Vid högvatten kl 16 gjordes några försök att ta loss fartyget med maskinkraft men förgäves. Avbrutit försöken 16.36 Under dagen regnbyar, något dyning, WSW vind.

Mån 13.12 vid högvatten hugger fartyget hårt i botten. Vattnet i akterrummet stiger och faller i nivå med havsytan utanför. Förliga rännstenarna dock torra. Vid lågvatten undersökt bottenplåtarna längs BB-sidan och funnit

HERMA GORTHON 12.12.43

att alla tankar läcker på denna sida. Även funnit alla propellerbladen skadade. Vind SO 2 med regnbyar och W dyning.

Tis 14.12 Fartyget hugger hårt i botten vid högvatten. I övrigt oförändrat läge. Vind WSW 2, regn under natten.

Ons 15.12 Huggandet i botten vid högvatten avtagit något. 3" vatten i STB förliga rännsten, 2' i BB rännsten. Pumpat från förliga rännstenarna. Vind WSW 3, regn hela natten och större delen av dagen.

Tors 16.12 Hugger något i botten vid högvatten. Kl 07. 3" vatten i STB förliga rännsten, 1'7" i BB rännsten. Bärgningsfartyget Favorite av Panama anlänt kl 11.15 och ankrat NO revet. En båt från Favorite lodat runt fartyget på e.m. Kl 16 1'10" i BB förliga rännsten. Pejlat 11" olja efter det denna rännsten pumpats läns. Regn hela dagen, vind WSW 5.

Fre 17.12 oförändrat läge. Frisk W vind, 5-6. Sjön bryter runt om fartyget och dyningarna slår mot fartygssidan. Regnbyar under dagen. Bärgningsfartyget fortsatt loda runt fartyget.

Lör 18.12 Oförändrat läge. Bärgningsfartyget fortsatt loda. Regnbyar.

Sön 19.12 kl 10 bogserades en pråm ut till fartyget med pumpar från Favorite. Pumparna kunde dock inte ta ombord eftersom pråmens förtöjningar sprängdes i dyningarna som bröt runt fartyget. Pråmen, som avsetts hämta last från akterrummet, bogserades bort och ankrades ONO strandningsplatsen. Lätt WSW bris.

Mån 20.12 fartyget vibrerar kraftigt i dyningarna som bryter mot revet. Skeppsråd hållits med Befh, 1e och 2e styrmännen och chiefen. I avsikt att rädda fartyget och resten av lasten beslöts att börja kasta delar av lasten överbord. I händelse vind och sjö ökar kommer fartyget i ett allvarligt läge med sin sönderhuggna botten och pråmar kan inte komma långsides för läktring. Kapten Harris på Favorite anser det absolut nödvändigt att kasta last från akterrummet för att om möjligt få fartyget flott vid springflod den 28.12. Det beslöts emellertid att avvakta tills vidare och vänta med att kasta last till sista ögonblicket. Vinden W 3.

Tis 21.12 Tagit ombord pumpar och slangar från Favorite och installerat dem. Regn hela dagen. Vind S 2.

Ons 22.12 Försökt pumpa från akterrummet. Fått ombord 20 man från land med bogserbåten Miguel vilka sedan lämpat last i aktre mellandäck. Vind WSW2, regnbyar.

Tors 23.12 Börjat kasta last från akterrummet överbord med hjälp ab folk från land och besättningen. Arbetet avbrutits vid mörkrets inbrott kl 18. W 2.

Fre 24.12 kastat last överbord hela dagen fram till kl 18. Regn hela tiden. Vind W 3.

HERMA GORTHON   12.12.43

Lör 25.12 fortsatt kasta last överbord. Arbetet pågått till midnatt. Besättningen flänsat vattenskadad last från 4ans underrum. Tagit ombord bogserkabel från Favourite och gjort fast den akter. Regn under e.m W 2.

Sön 26.12 kastat last fram till kl 14,30.Totalt vräkt 385 ton styckegods överbord. Under pumpning från akterrummet under e.m upptäcktes ett hål i STB rännsten i höjd med locka 5 och ett hål i BB rännsten,vilka täcktes med cementkistor så gott sig göra lät. Fartyget hugger hårt i botten vid högvatten. Wind W 3.

Mån 27.12 Bärgningsångaren Favorite kl 02- 05.15 förgäves sökt dra fartyget flott. Härunder sprängdes BB förliga halkip på poopdäck och wiren slet loss svanhalsen från tonnageluckan och gjorde en 1½ meters reva i plåten. STB förliga galkip böjts ur läge. Ankarspelet skadats avden sträckta ankarkättingen i förening med att fartyget hugger åcbotten och vibrerar. Favorite lyckats svänga fartyget c:a 120° då hon fastnade igen. Kl 14.45 fortsatte flottagningsförsöken men avbröts kl 03.45 då det upptäcktes att förrummet börjat vattenfyllas. Fyllt alla tankar och pikar med vatten för att hålla fartyget stadigt på revet. Vind W 4. Vid högvatten ganska kraftig dyning över revet och fartyget hugger hårt i botten.

Tis 28.12 Vid lågvatten observerades det att fartyget svängt c:a en fartygsbredd över åt BB och att det nu vålar med BB-sidan mot några stora klippblock (boulders) .Vådare upptäcktes att rodret pekade c:a 40° åt STB fast kvadranten är midskepps.Dessa skador uppstått igår då rodret användes. På e.m kastat loss bogerkabeln som halats in av Favorite, Hugger hårt vid högvatten då dyningarna bryter över revet. Regnbyar. Vind WSW 3.

Ons 29.12 kl 09 anlände en bogserbåt från Buenaventura med en läktare och folk. De ankrade i närheten i väntan på en chans att vid högvatteb ta sig långsides. Vid ebb var vi nere och undersökte STB-sidan som ligger torrt.Samtidigt kom arbetsfolk ombord för att klargöra för lossning och ta emot läktarna. 9′vatten i förrummet vid högvatten, c:a 4′i akterrummet. Utvändigt djup längs BB-sidan 12-15′. -Kl 15 försökte bogserbåten komma långsides med läktaren men kom inte tillräckligt nära och efter en stund lämnade bogserbåten och gick tydligen till Buenaventura. Favorite avgått kl 09 till Balboa för att komplettera sin utrustning.Regn på förnatten, vind WSW 3.

Tors 30.12 Ingen läktring under dagen "as no lighters could be obtained". Vind WSW2.

Fre 31.12 kl 09 anlämde en läktare och ankrade i närheten.Kl 15, när tidvattnet steg,halades läktaren långsides och börjat läktra last omedelbar

HERMA GORTHON 12.12 43

Fortsatt till kl 20 då läktaren förhalades ut från fartyget och ankrades utanför revet. Tagit bäring på lysbojen vid revet, rv 264, vilket visar att bojen ligger en ochebn kvarts mile norr om sin ursprungliga position. Cgeckat fyrkaraktären på Palma Island med kronometer och den visar 8 till 8½ sekunder mellan blixtarna. Befh själv utfört dessa kollningar tillsammans med kapten Bror Gentzschein från Elliot Line som kommit ombord på begäran av Echeverria& Co för att övervaka bärgningen av lasten. W1.

Lör 1.1.44 ingen läktring. Kl 11 f.m bogserades läktaren till en annan ankarplats och började lossa sin last till ett större fartyg,ms Carolina. Detta erbete avbrutits kl 16 p,g av hög dyning i vilken läktarens förtöjningar sprängts en efter en. Läktaren ankrats på baksidan av Palma Island.Vind W3. Vid ebb underskt BB-sidan och funnit ett stort hål tvärs lucka 2, och ett annat hål tvärs lucka 5.

Sön 2.1 Bogserbåten återkommit med läktaren kl 07 och läktringen återupptagits. Avbrutits kl 10 på grund av slagregn och läktaren förhalats ut till bogserbåten. Kl 18.30 fortsatt arbetet men stoppats igen kl 20 av regn. Läktaren ankrats utanföt revet. Vind SW 2.

Mån 3.1 Läktaren långsides 06.30, lossat till 11.15 då läktaren åter togs över av bogserbåten.På e.m skiftat last från förliga underrummet till mellandäck. Vind SW 3.

Tis 4.1 Kl 07-13 lossat till läktaren som sedan bogserades iväg av bogserbåten. Skiftat last som igår. Vind SSO 3.

Ons 5.1 Lämpat last till mellandäck.Bogserbåten återvänt kl 15 och ankrat NO revet. Vind SW3.

Tors 6.1 Läkrat last till läktaren 11.30-15.30. Tagit ombord utrustning från bärgningsfartyget. Vind WSW4.

Fre 7.1 Läktrat last 10.15- 14.45. Tagit ombord bärgningsutrestning. ~~Stora stenar slungats genom båtdäckets awning och slagit stora hål i densamma.~~ Vind NNO 2.

Lör 8.1 Under dagen fortsatt ta ombord utrustning från bärgningsfartyget vars besättning börjat spränga bort stora stenblock längs BB-sidan, varvid stora stenar slungades geonom båtdäckets awning och slagit stora hål i densamma. Fortsatt skifta last från förliga underrummet till mellandäck.Kl 23 förtöjdes läktaren långsides och läktringen återupptagits. Vind W 3.

Sön 9.1 Läktrat last till kl 04 då bogserbåten bogserade iväg läktaren. Läktaren gång på gång hela tiden sprängt sina förtöjningar i dyningen. Fått nya förtöjningar från fartygets förråd.Alla förtöjningswires ombord förstörts. Förberedelser hela dagen för flottagningsförsök. WSW2.

Mån 10.1 Läktrat kl 24- 04.45 varpå läktaren bogserats bort av bogserbåten.

HERMA GORTHON 12.12 43

Fortsatta förberedelser för flottagningen. Ny förtöjningswire gjorts fast till en av bojarna som bärgningsfartyget lagt ut för att användas vid flottagningen. Vind WSW 2.

Tis 11.1 läktrat 01.30- 04.30,sedan halat ut läktaren till bogserbåten. Vid ebb provisoriskt pluggat läckor vid förrummet BB. Kl 14 börjat pumpa från akterrummet och pikarna, samtidigt som tankarna blåstes med tryckluft. Allt eftersom tidvattnet steg halat in med winscharna på bärgningsfartygets "ground tackles" och på wirarna som satts ut från fartyget. Kl 17.30 var Herma Gorthon flott och ankrade upp NO revet på djupt vatten med STB + 60 fathoms. När fartyget drogs loss högg det i botten flera gånger.Akterwiren sprängdes och förwiren måste släppas.

Ons 12.1 legat för ankar. Bärgningsfartyget börjat återta sin utrustning. Egna pumpar används då och då för att hålla rummen läns.Vind W3,regnbyar.

Tors 13.1 kl 06.30 fått bogserwire ombord, lättat ankra och Favorite inlett bogseringen till Buenaventura. Skador uppstått på backen där wiren bl.a slitit bort en bit avrelingen. Ankrat 13,20 utanför hamnen i Bunaventura, BB + 45 fathoms. Hamnmyndigheterna bordat 14.15. Kl 15.20 förtöjde Favorite långsides STB. Lättat ankar kl 16 och inbogserats till kaj. 16.45. Bärgningspumpar använts då och då.

Fre 14.1 Vid kaj i Buenaventura. En dykare börjat bottenundersökningen. En hälsovårdsinspektör förbjudit lossning på grund av den dåliga luften (foul air) i lastrummen från möglande och ruttnade gods. Satt igång alla fläktar ombord för att få cirkulation på luften.

Lör15.1 Hälsovårdsinpektören kommit ombord på morgonen men förbjudit lossning vid kajen på grund av luften i lastrummen. Förhalat ut från kajen 12.30 och av Favorite bogserats ut på redden (the stream) där ankaret fälldes k, 13.20. BB + 45. Kl 15.15 kom läktare långsides Börjat lossa med 2 gäng fram till midnatt.

Sön 16.1 Lossat till läktare kl 08-24. Alla fläktar igång.Pumpat då och då. ~~Haft sjöförklaring ombord om grundstötningenxx~~

Mån 17.1 Lossat till läktare kl 08-24.Alla fläktar igång och även bärgningsfartygets luftslangar för att få cirkulation på luften i rummen. Pumpat då och då. Haft Maritime Declaration ombord om grundstötningen

Tis 18.1 Lossat 08- 24. Dykare undersökt botten. Fläktar och pumpar som tidigare. Besättningen börjat göra rent i rummen.

Ons 19.1 Lossat hela dygnet. Fläktar o pumpar igång. Favorite återtagit en del pumpar & slangar. En cementkista byggts i BB rännsten i Lucka 4. Fortsatt rengöring i rummen.

Tors 20.1 Lossat 24- 19. Cementkista byggts i lucka 2 BB. Favorite återtagit alla pumpar & slangar, och avgått till Balboa kl 20.30.Fartygets egna pumpar klarar länshållningen i rummen. Rengöringen fortsat

HERMA GORTHON 12.12.43

Fre 21.1 all last utlossad 09-17. En bogserbåt hämtat läktare och longshoremen. Vid rengöring i rummen befanns tanktaket kraftigt uppbucklat ocanför hela tank2 och delvis tank 3 och 6. (Här fortsätter uppräkning av skador som uppstått under bärgningsarbetet,skador på winschar, block wires,presenningar etc.) Alla trädäck läcker och har trots mycket regn inte tätnat. Vatten droppar och rinner in överallt under däck vid regn. Det är svårt att stänga hyttdörrarna och målarfärgen i hytterna har flagnat . En del hyttventiler spräckts. Hytter och gångar har skadats av bärgningsmanskapet,liksom servis och kokutrustning. Skador uppstått på luckkarmar och luckor.

Buenaventura 4.2.44

E.Johnsson 1e styrman   K.Friis 2e styrman   Arthur Larsson Befh

---

Sjöförklaring ombord i Buenaventura 18.1.44 kl 06.30

Vicekonsul G.W.Bylander.

Sakkunniga: Sjökapten Bror Gentzschein i Elliot Line och sjökapten Sigurd Erdtmann, befh på Nuevo Panama. (Båda svenskar)

Befh Larsson: Inget fel av någon ombord orsakat grundstötningen. Lodskott på denna plats hade inte givit någon varning p.g av likartat djup. Utkiken alltid satt på bryggan såsom en kontrollåtgärd. 90% av skadorna tillfogats fartyget vid flottagningsförsöken. Bärgningsfartyget Favorite i sig själv en U.S.Lighthouse tender.Fyrlistan ombord rättad till 1940. De uppgifter han lämnat om fyrlistan 1943 härrör från data han fått ombord på bärgningsfartyget. Befh varit övertygad om att fyren som siktats var Soldado Point och därför girat BB för att få tag på lysbojarna. Från det BB-gir beordrades och fram till grundstötningen gick fartyget c:a 3/4 mile genom vattnet.

2e styrman Friis: Tagit vakten kl 04. Ingetatt tillägga.

1e maskinist Bergström: Utfört alla order från bryggan till maskin. C:a 70 % av alla skador uppkommit vid bärgningen.

Lättmatros Sjunne Andersson: Stått utkik från kl 04. Sett och varskott 2e styrmanom fyren c:a 01.45. Strax efter kom befh på bryggan. Regntjocka vid tillfället. Vanligt att utkiken står på bryggan.

Lättmatros Stark: Tillrors. Minns inte hur han styrde. Inget att tillägga.

Intyg av sakkunniga: Orsak till olyckanfel på Palma Islands fyrkaraktär. Vi ha själva kontrollerat att befh uppgifter om fyrens felaktiga lyskaraktär är riktiga, ävensom att Negritas Buoy är 1¼ mile ur position. Vi ha ävenkontrillerat sjökort och fyrlistor 1942-1943 och funnit att dessa inte nämner något om ändrad fyrkaraktär och position av ovan nämnda fyr och boj.

HERMA GORTHON 12.12.43

Report of expert re. possibility of salvaging vessel.

Buenaventura 14.12.43

In the visit of inspection made bythe undersigned at 2 p.m 13.12.43 to the vessel Herma Gorthon. stranded on Negrillos Rocks, I drew conclusions in order to inform you as follows:

At the site where the vessel stranded, I consider it totally lost.

1) Because it is lying in the middle of the rocky bank,surrounded by rocks on all sides.

2) An attempt to release it by the stren,where it entered the shoals,although it might be lightened of all the cargo and weight it might contain,because the vessel or tug which might go to attend it would have to anchor at least 1500 metres from the stranded vessel and at that distance any attempt to manoeuvre is impossible.

3) Neither could it be attempted to rel4ase it by the bow,because the tug which might attend (assist) it would have to anchor at at distance of 500 to 600 metres,at least, from the bow of the vessel,and from that point runthe towing cables toward the strandedd vessel; these would be dragged over the rocky bottom and entangle themselves on the cracks of the rocks it would pass. To overcome this in convenience it would be neceeeary to place buoys every 10 or 15 metres of distance and thus avert the sag of the line touching the rocky bottom and entaggling itself. As the stranded vessel is completely surrounded by rocks bow and stern and both sides,thus in every direction,.the task of salvage would be exeedlingly delicate and dangerous and in my judgment impossible, because the direction in which the vessel would have to pass is also sown with rocks which hardly come to the surface at low tide. To approach by the motor launch,in which I went from Buenaventura to the place where the Herma Gorthon is stranded, all the skill of the captain of the boat was necessary,and without it,it would have been impossible to make it and even dangerous as 5 metres from the port side and at the height of the bridge there are rocks which do not show and which are only noted by breakers.

For all the previously expounded considerations, I consider that the vessel under my command, the ss Rapel, cannot,by any point of view, approach the Herma Gorthon, as I consider it useless for the present any attempt at salvage,since it is dangerous even to get near the place where it is stranded.

This is all I have the honour of advising you

Francisco Oyarzos

Captain ss Rapel.

HERMA GORTHON 12.12 43

REPORT OF THE SALVAGE MASTER

The U.S.S.Favorite departed from Balboa at 10.30 p.m on 14.12.43,passed out of theMaritime Control Area at 4.38 a.m. 15.12 and arrived off the ss Herma Gorthon at 10 a.m 16.12 under orders to assist this vessel. The Herma Gorthon was bound for Buenaventura from the south and mistook Palma Islands light for Soldado Point light,thus running up inside Nehrill as Rocks. Bringing ship's head to WNW tye master endeavoured to gain the sea,but struck on the rocks at 4.45 a.m 12.12,this coinciding with the time of the highest tide of current spring series, Draft was 12'6" F - 13'6" Aft. Endeavouring to back out,ship swung her stern in an arc to port,comingto rest on a heading of 56° inside and on the southern reef of the group. The propeller wasdbadly damaged , the after hold and all the bottom tanks.except the peaks, were ruptured and flooded.The ship was nearly surrounded by rocks.The STB bilge was above water at MLW.Depth on BB side averaged 5'close to the shoaling to 1'200 feet out,and ship listed 4° to port.Numerous rocks projected above the plane of the reef,some drying several feet at low water. Surf conditions were bad. Attempts were made to get equipment and pumps aboard by diving scow and lighter but failed. A high tide was the rigged and equipment landed aboard. Contact wasmaintained thus. As boilers were on the tweendeck the ships engine room was short. Consequently cargo holds consisted of but 2 large ccompartments, one forward and one aft. Uncontrolled water in either would sink the ship in sufficient depths. The damaged area in the after hold had therefore to be reached for repairs,and cargo discharged thus necessitated. Days elapsed while the master was endeavoring to accomplish this and jettisoning was eventually resorted to. About 300 tons were thrown overboard aft,and to maintain trim and stability 100 tons were thrownoaverboard from the forward deck. This operation was completed 25.12,the after hold pumped down,leaks located,temporary repairs made and On 26.12 leaks practically stopped. Air compressors was rigged to all bottom tanks and vents capped. 24.12 3500'of 2"- wirehawser was run to vessel through the only practicable passage in the rocks,and blowing and pumping operations were commenced on the low tide of 26.12 p.m. Mr Bitter & mr Lyon with a detail of Silver men were left aboard for these operations, I departing to the Favorite to accomplish the removal. The A.M.highwater 27.12 was at 03.52 and midnight reports indicating operations aboard were progressing as scheduled, strain was commenced at 2 a.m,gradually increasing to 2.37 a.m when the stern came free and ship swung into line with the hawser.At this poibt something went wrong as the stern continued it's arc despite terrific strain on the hawser at the Favorite end,and the ship came to rest inthe position shown in the sketch (not enclosed) .The probable cause of this

HERMA GORTHON 12.12 43

REPORT OF THE SALVAGE MASTER

The U.S.S.Favorite departed from Balboa at 10.30 p.m on 14.12.43,passed out of theMaritime Control Area at 4.38 a.m. 15.12 and arrived off the ss Herma Gorthon at 10 a.m 16.12 under orders to assist this vessel. The Herma Gorthon was bound for Buenaventura from the south and mistook Palma Islands light for Soldado Point light,thus running up inside Nehril as Rocks. Bringing ship's head to WNW tye master endeavoured to gain the sea,but struck on the rocks at 4.45 a.m 12.12,this coinciding with the time of the highest tide of current spring series, Draft was 12'6" F - 13'6" Aft. Endeavouring to back out,ship swung her stern in an arc to port,comingto rest on a heading of 56° inside and on the southern reef of the group. The propeller wasdbadly damaged , the after hold and all the bottom tanks.except the peaks, were ruptured and flooded.The ship was nea ly surrounded by rocks.The STB bilge was above water at MLW.Depth on BB side averaged 5'close to the shoaling to 1'200 feet out,and ship listed 4° to port.Numerous rocks projected above the plane of the reef,some drying several feet at low water. Surf conditions were bad. Attempts were made to get equipment and pumps aboard by diving scow and lighter but failed. A high tide was the rigged and equipment landed aboard. Contact wasmaintained thus. As boilers were on the tweendeck the ships engine r was short. Consequently cargo holds consisted of but 2 large ccompartment one forward and one aft. Uncontrolled water in either would sink the shi in sufficient depths. The damaged area in the after hold had therefore t be reached for repairs,and cargo discharged thus necessitated. Days elap- sed while the master was endeavoring to accomplish this and jettisoning was eventually resorted to. About 300 tons were thrown overboard aft,and to maintain trim and stability 100 tons were thrownoaverboard from the forward deck. This operation was completed 25.12,the after hold pumped down,leaks located,temporary repairs made and On 26.12 leaks practically stopped. Air compressors was rigged to all bottom tanks and vents capped 24.12 3500'of 2"- wirehawser was run to vessel through the only practica passage in the rocks,and blowing and pumping operations were commenced o the low tide of 26.12 p.m. Mr Bitter & mr Lyon with a detail of Silver men were left aboard for these operations, I departing to the Favorite to accomplish the removal. The A.M.highwater 27.12 was at 03.52 and mid- night reports indicating operations aboard were progressing as scheduled strain was commenced at 2 a.m,gradually increasing to 2.37 a.m when the stern came free and ship swung into line with the hawser.At this poin something went wrong as the stern continued it's arc despite terrific strain on the hawser at the Favorite end,and the ship came to rest inthe position shown in the sketch (not enclosed) .The probable cause of this

HERMA GORTHON 12.12.43

was that the hawser,being built up of sections shackled together,fouled in the rocks at a shackle-point,thus leaving the ship swinging on a slack hawser ,although provision against this had been made by clusering three drums at each shackle for flotationn,with a drum spaced every 50′ for the, first 1500′ from the vessel. This was the available supply and had to suufice ,although flotation for 2200′ was desirable. The delay in discharging cargo aft from the time the hawser was run,was detriment in as much as sea action, pressure & leakage eliminated the drums one by one until at last the number remaining was insufficient to give the desired flotation even for the 1500′. Subsequently examination of the hawser revealed heavy abrasion at one shckle point,giving substance to this theory. An appraisal next low tide showed a passage abaft the ship and it was decided to under run the hawser as possible and make another attempt on the afternnon high tide. At this point a beaching wire on the STB bow would have been practicable, but all available was in use on the hawser. Nor was there sufficient time to run one, if to hand, before the next tide,and it appeared imperative to remove at once,as at high water the sea and surf was heavy, rocks were near the the port bow, and the ship was in imminent danger of being driven againstthose rocks and being holed forward. Hawser was partially under run and considered free and at 3 p.m strain was taken. Ship was observed to start freeing when a series of heavy seas struck her,the shock being transmitted through the hawser, and her bow was driven against the rocks, holding forward, All vents were then opened and peaks and afterhold flooded to prevent pounding. Vessel is now in position 3 in sketch and the attepmted passages closed inasmuch as the seas are too heavy to beach gear the ship bodily against them. Ample water.barring a few rocks is close at hand on the port side however,and the judicious use of dynamite and air drills at low water, I believe can readily clear the reef to permit her passage thereto. Wires run to rocks ahead to prevent being driven astern are neccessary and as much as possible of the 800 tons of cargo in the forward hold should be discharged. The ship affords a lee now and lighters wis proper handling and usual precautions can be safely worked alongside at above half tide. - The Favorite departed from the site at 9 a.m 29.12 for the Canal to reequip for the task at hand,the master of the Herma Gorthon concurring in my belief the vessel is salvageable and desiring our efforts to continue. Favorite dockaed at Balboa at 7 a.m 30.12. - Reequipped with compressors, drilling tools,dynamite,additional pumps etc, additionally manned with a powder crew, a mechanic and silver help bringing the salvage detail to a total of 4 gold & 24 silver,the Favorite left Balboa harbour at 7 a.m 4.1.44,passing out of the Maritime Control Area at 12.40 p.m the same day, and arrived at Negrillas rocks at 2.40 p.m 5.1 to continue the salvage effort

HERMA GORTHON 12.12.43

The only change of note since the Favorite departed from the site 29.12 was the discharge of about 250 tons of cargo. It was agreed that cargo dis charging was to continue on both daily tides.Equipment was placed aboard and set up, drilling & dynamite operations instituted and a schedule to attempt refloating onthe afternoon of 11.1 set and adhered to throughout day and night. - 11.1 about 450 tons of cargo of the remaining 800 tons on 29.12 had been discharged,numerous pumps installed, 2 beach wires set ~~xxx~~ up ahead ,2 breast wires from the port side forward and aft run,nearly all obstructing rocks dynamited and Manilla hawser run from the Favorite which was anchored about 2000 'ENE of the vessel. -On the afternoon low tide clean-up dynamiting was intensively carried out,the holes in the shaft alley and forward hold plugged and cemented sufficiently to be controllled by pumps,and air blowing on bottom tanks and pumping of the after hold and after peak tank commenced. By 4.30 p.m the stern was freeing ,forepeak wasthe quickly pumped,and by 5.30 p.m ship hade been worked free of the rocks over the proposed track indicated on the sketch, and anchored in the clear at 6.30 p.m 11.1.- Advice was then awaited from the master of Herma Gorthon as to the disposition of his vessel and inas-much as leakage in the shaft alley and both holds necessitated continous pumping,I recommended she be towed to Balboa immediately for at least temporary repairs. While awaiting such advice 12.1 ,time was utilized in endeavoring to recover the 2 beach wires used,and in making a divers sur-vey of the bottom. Both of these operations failed as fresh weather sprang up. That evening the master of Herma Gorthon requested me to tow him into Buenaventura the following morning,and simultaneously radio orders were received from the Marine Superintendant of the Panama Canal permitting such. Vessel was taken in tow at 6.50 a.m 13.1 and anchored off Buenaventura at 1.20 p.m the same day. I assured the port officials the Favorite would maintain her pumping and services,and permission was then granted to dock, the Favorite going alongside with the Herma Gorthon at 4.50 p.m. - Gas in the forward hold from fermenting and rotting cargo had by the become quite serious and port health officers declined to permit discharge before 2 days of mechanical ventilation of the holds. A terribke stench aboard and millions of flies swarming. Ventilation was instituted,but in the forenoon of 15.1 they decided discharging would have to be done by lighterage at the anchorage.Vessel was towed there and discharging commenced at 3.30 p.m continuing by day and nigt until completion by daybreak 20.1. During this time tye diverhad stopped the leak in the shaft alley and the fuel oil and debris in the after hold had been cleared to permit operations on the leaks and the inflow there was reduced to a small trickle. On the morning of 20.1. intensive operations were commended on the lekage in the forward

hold,the fonal discharge of cargo permitting the areas to be reached. Inflow there was reduced to a negligibal amount by evening, and that practically confined the drains in the cement boxes. Instructions were given the master to cap the drains after 24 hours with the fittings left there for that purpose,and I tehreupon served notice on him that I then consideredd him able to control all leakage with his own facilities and that the Favorites services were no longer required. In this he concurred and at 8.35 p.m the last pump had been removed from the Herma Gorthon and the Favorite cast off and departed for Balboa. Favorite arrived at Balboa inner harbour at 9.10 a.m 22.1.44.

Balboa 25.1.44
F.D.Harris
Master U.S.S.Favorite.

Surveyreport in Buenaventura 8.2.44

Lloyds registers repr. C.R.Maplestone förordnat om vissa prov.reparationer för resa till Callao som har en av de närmast tillgängliga torrdockorna. Ytterligare tätning med träkilar och cement i tank 2 och 6,förpiken skall användas som tillfällig tank för bunkerolja,rengöring av alla rännstens-silar,närmare inspektion av de 4 avslgna propellerbaldsspetasran genom att fartyget trimmas ner med förskeppet. Huvud -& hjälpmaskinerna i gott skcik efter att ha provkörts i 7 timmar ved varvtal 60 /min. Resan till Callao görs med alla bottentankar fulla och farten reducerad till ett minimum. Den 22.2.44 avgick Herma Gorthon eskorterad av Carl Gorthon från Buenaventura och kom 29.2 till Callao.

Surveyreport i docka i Callao,Peru, 2.3.44

Fartyget anlånt Callao 29.2.44,dockades 1.3 kl.17.50 och utdockades 6.3 kl 18.35 varefter hon avgick till Valparaiso,Chile den 6.3.
Arsenal Naval de Callao reparerat för 7019 pesos, för att tillåta Herma Gorthon att fortsätta till reparationsvarv i Valparaiso där fartyget indockades 24.3.44 vif Soc. Astilleros de las Habas Ltda S.A.

Skador konstaterade i Callao:

Extensive damage to hull shellplating which is holed and badly corrugated from bilge strake to keel plate inclusive on port and STB sides, andfor practically the whole length of the vessel,with consequent damage to tank floors tec. Inner bottom plaing to tanks 1,2,3,6 sprung and upset.
Rudder stock distorted out of fair to the extent pf approx. 30″.
Bilge keels sheered off or buckled with parts missing.
Propellerblades extremities broken off or damaged to the extent of approx

Repairs recommended & carried out: Wooden boxes constructed on inside of

HERMA GORTHON 12.12 43

vessel and afterwards filled with cement,in way of gaping holes in the hull shellplating. One gaping hole on port side in way of No 7 tank also stopped with wood planking fitted outside vessel,having packin material between the planking and the shell plate,the whole being drawn up with bolts tec.

Damage due to salvage operations: 12 porthole glasses smashed. Damage in way of gangway doors and bulwarks distorted port & STB. Damage to awning spars and stanchions. All wire & Manilla hawsers damaged,strained or borken Approx. 100 wood hatch covers damaged. Wood ceiling in all holds rendered useless for such purpose. Hand rail on port side distorted. Bulwark rail fractured at 2 locations. All fair leads cut through. No 1 winch main shaft distorted. No 2 winch strained etc etc

VALPARAISO SURVEY REPORT 27.3.44

Saknas i dispachen men rapporten gav till resultat att en reparation skulle överstiga 3/4-delar av fartygets kaskovärde.Reparationenskulle gå på 11.358.375 Chile pesos totalt. (Dockningen i Valparaiso kostat 49402 pesos)

FARTYGET KONDEMNERAT

In view of this the vessel was condemned 27.3.44 and compensation for total loss was paid to red AB Gylfe i Hälsingborg. Underwriters sålde sedan vraket för 550.000 sv. kronor till red AB Gefion,enligt brev från SÅAF till SKN den 25.9.44.

LASTEN

Följande förteckning omfattar styckegodslast som antingen kastas överbord eller som förstörts av vatten,rost,olja etc eller som ruttnat och möglat i värmen. Förteckning på last som läktrats iland saknas,men det framgår att av däckslasten kom följande iland med läktare:

100 damejeanner ammoniak,varav 12 skadade och en läck.
125 stålcylindrar med carbon ammonia (Innehållet i 3 st läckt ut)
717 fat talg, varav 213 fat var läck.
88 fat ättiksyra och 46 fat linfröolja.

LAST SOM KASTATS ÖVERBORD

1995 säckar quebrachoextrakt.
280 lådor nötter, torkad frukt o.dyl
73 balar papper.
59 fat vinsyra - Tartar Acid.
137 lådor stearinljus.
93 lådor choklad.
306 lådor ylletråd.
37 lådor trycksaker, 2 lådor brochyrer.

Forts

HERMA GORTHON 12.12 43

LAST SOM KASTATS ÖVERBORD Forts

67 fat sulphate soda.
12 Acetic Acid - ättiksyra.
36 lådor dockor o,a leksaker.
75 balar garvade hudar
7 kolli fårskinn & 2 balar lammskinn
15 lådor grammofonskivor
14 balar hampa - Hemp Yarn
18 balar bomullstyger och 7 balar bomull.
80 kaggar ansjovis och 50 kaggar musslor.
3 lådor ost.
3 balar linne & 8 balar yllelump.
15 lådor hästtagel, 5 balar ylleduk och en bal filthattar.
7 lådor böcker
3 lådor nipper - artificial jewelry.
15 lådor glasvaror - glass fixtures
8 lådor skospännen, 15 lådor järnplattor och en låda bordsknivar.
3 lådor vaccin och 9 lådor apoteksvaror
2 balar yllefilt, 1 låda färgpulver (brons),3 buntar kork.
En hårklippningsmaskin i låda
13 lådor oljekannor.
2 lådor läderväskor, 7 lådor läder, 20 balar tågvirke.
2 lådor hänglås, 17 lådor strömbrytare, 8 lådor sandpapper
17 lådor parfymflaskor
8 balar Lerina E.
2lådor gångjärn, 1 låda järnspännen
4 lådor el.artiklar.
9 lådor segelduk, 1 låda sytråd
En maskin i låda

LAST FÖRSTÖRD AV VATTEN OCH VÄRME :OLJA:ROST ETC

693 LÅDOR TORKAD FRUKT
980 balar bomull, 119 lådor ullträd
16 lådor hatttillverkningsmaskin
75 lådor batterier
63 lådor stearinljus
478 lådor glasflaskor
18 balar garvade hudar
3 lådor gummerat papper
18 lådor sanitetsporslin, 9 badkar, 8 urinoarer,18 tvättställ
122 lådor förbandsbomull, 1 låda spik, 3 lådor termosflaskor

Forts

HERMA GORTHON 12.12 43

Förstörd last forts

37 lådor leksaker, 2 lådor telefoner,2 lådor ficklampor
22 lådor förbandsbomull, 00 lådor mediciner
6 lådor rakblad, 1 låda swaeters, 5 lådor sidenfoder
10 lådor glasdekorationer
6 lådor järnhakar för arkiv
12 lådor bordsbestick, 4 lådor skospäänen, 5 lådor kontorsmaterial
4 lådor färgpasta, 22 lådor papper
20 lådor linolja, 1 låda kläder, 1 låda spelkort, 1 låda fjäder
2 lådor rakborstar, 5 lådor damhattar, 3 lådor Marockoläder
11 lådor tandborstar, 6 kaggar lim, 6 balar filt
En kamin i låda, 1 låda blanketter, 3 buntar korkplattor
1 låda biograffilm & 1 låda fotografier
6 lådor marmorerat papper, 1 låda lexikon, 1 parti lampdelar
50 lådor vin, 30 lådor champagne, 2 fat rödvin (Mycket av detta stulet)
5 fat vermouth, 2 lådor angostura,2 lådor brandy,1 låda vodka -"-
5 kolli trästolar, 5 lådor brickor, 1 bal näsdukar
2 lådor paraplyställ, 2 lådor handskar, 1 låda fotopapper
57 lådor badrumstillbehör.
70 lådor glasampuller
8 buntar väggpapp, en stormlykta, 1 låda borstar
8 balar yllehalsdukar
2 lådor yllefoder, 104 kolli sandaler
5 lådor presentartiklar, 3 lådor skruvtvingar
5 kolli plätervaror, 9 lådor smärtingskor

samt massor av livsmedel:

Bl.a 80 säckar havrekex, 207 lådor sardiner, 30 kolli ostar, 39 lådor fisk-konserver, 16 lådor glaserad frukt, 16 säckar stärkelse, 30 fat glykos, 21 lådor nötter, 12 säckar mandel, 3 lådor rökt skinka och stora partier persikor, grape juice, beiscuits, pastejer, korv och fläsk, pickles, lamm-tunga, corned beef, köttextrakt, såser på flaskor, karameller etc etc
(Helt oskadad läktrad last finns inte förtecknad)
U.S.Embassy skeppat till Hyde T.Clayton en trunk och en portfölj personliga effekter: " Diplomatic baggage not claimed by consignees, to be held in custorms indefinitely ."

Bärgarlön

Bärgarlönen till United States of America,The Panam Canal: 56.338:60 dollars
(Bogserbåten Miguel och läktare assisterat 18-26.12.43)
Avslutningsvis i dispachen : " To debit 230.638:36 dollars. To credit 137.023:46 dollars." Vilket verkar avse lasten.

HERMA GORTHON 12.12.43

KK SJÖTEKN. KONSULENTS PROMEMORIA. Sthlm 28.1 46

Sedan SÅAF anmodat mig att avgiva yttrande över de orsaker som föregått ss Herma Gorthons strandning på Colombianska kusten den 12.12.43,får jag med ledning av till KK inkomna handlingar kompletterade med skrivelser från myndigheter i Colombia,anföra följande:

Sjöolyckans art: 12.12.43 kl 04.48 på Negrillos Reef,2,5 nau.mil WSW Palma Island fyr utanför Buenaventura,Colombia. WSW vind med något dyning,mulen luft och tropiska regnbyar. Herma Gorthon avgick den 10.12 kl 02.15 med styckegodslast från Guayaquil i Ecuador dest. till Buenaventura.Sedan lotsen debarkerat 05.55 utanför Puna Point fortsattes resan norröver utmed Sydamerikas västkust utan att ngt anmärkningsvärt inträffade till den 11.12 då Gorgona Islands fyr kl 23.20 pejlades i magn 130° = rv 135° på ett avstånd av 8 naut.mil. Kursen ändrades därefter till magn 43° = rv 48° vilken kurs hölls i 64 distansminuter. Kl 04.26 den 12.12 pejlade vakth. styrmannen,som tillsammans med befh uppehöll sig på bryggan, en fyr visande en vit blänk var 8de sekund i magn 65° = rv 70°. Efter att ha kontrollerat fyrkaraktären upprepade gånger antogs fyren vara Soldado Point - fyren var i verkligheten Palmas Island - varför befh beordrade sakta fart i maskin och kl 04.32 ändrade kursen BB hän. Kl 04.47 slogs stopp och full fart back. Under backmanövern erhöll fartyget bottenkänning och fastnade på ett undervattensrev men lyckades efter någon minut åter komma loss för att slutligen kl 04.52 fastna med akterskeppet på revet. I dagningen upptäcktes efter kompassbäringar att fartyget stod på grund på Negrillos Reef. Sedan befh kommit i kontakt med Buenaventura, ett 20-tal naut.mil från strandningsplatsen, anhölls om bärgningshjälp.En bärgningsångare måste rekvireras från Panamakanalen och anlände först den 16.12 U.S.S.fyrskeppstender Favourite till platsen. Bärgningsarbetet blev långvarigt och svårt och måste flera gånger avbrytas på grund av väder och vind. Ombord på Herma Gorthon blev man nödsakade att efter skeppsråd lämpa en del av lasten överbord. Den 11.1.44, efter 30 dygn på grund, lyckades bärgningsångaren slutligen dra haveristen flott och den 13.1 inbogserades fartyget till Buenaventura där lossning igångsattes.

2) Orsaken till olyckan: I viss mån oförsiktig navigering kombinerat med 2 fyrars ändrade lyskaraktärer och en i NNO-lig riktning sättande ström . Dessutom vill det synas som om en å lat N 03 51′0″ - long W 77 26′00″ tidigare liggande lys-& ljudboj, Arifice Negrillas, bidragit genom att inte ligga på rätt plats. -Granskas nu förstde hjälpkällor ur navigeringssynpunkt som stått befh till buds under de försämrade siktförhållandena (regnbyar) som rådde före strandningen,skall man finna att han kl 04.26 siktade en fyr ~~i bäring rv 70° Fartyget hade då tillryggalagt 64 (-1,5) naut.mil~~xxxxx

HERMA GORTHON 12.12.43

i bäring rv 70°. Fartyget hade då tillryggalagt 64 -1,5 = 62,5 naut.mil från Gorgona Island tvärs kl 23.20,vilket -frånsett de 10 naut. mil som strömmen runnit - givit fartyget en fart av närmare 12,3 knop. Under sommartid styrdes rv kursen 48° som satts rätt på den i befh sjökort 4½ naut.mil från Palmas Island liggande lys-& ljudbojen Rocas Negrilla,eller,som den också kallas Arrecife Negrilla. Den fyr som siktades befann sig således 2 streck på STB bog och lyste med en vit blänk var 8de sekund. Befh och styrmannen ,som väntat på att få se Palma Islands fyrs dubbelblänk var 10de sekund,och som dessutom visste - eller trodde sig veta - att Palmas Islands bifyr fortfarande visade rött över reven 3 mil WSW ön,blev nu konfunderade och drog den slutsatsen att fartyget av strömmen satts ett 10-tal mil STB om kurslinjen. Fyrskenet som de upptäckt härledde sig emellertid från Palmas Islands fyr och inte,som man nu tog för givet, från fyren Punta Soldado (Soldado Point).Denna fyr hade då på British Admiraltys sjökort 1943 ~~saknas~~ karaktären av en blänk var 8de sekund.

För att kunna bringa reda i alla de motstridiga uppgifter som kommit till synes i mer eller mindre officiella skrivelser rörande dessa fyrars lyskaraktärer,skall i så korta ordalag som möjligt citeras engelska data rörande fyrarna. I 'Lights & Tides of the Workd " för år 1935 konstateras att fyren Palmas Island byggdes 1932 å lat N 3 55′- Long W 77 22′. Fyren är 130′ hög, ovaktad,lyser 16 naut. mil och är belägen på en ö med samma namn som ligger utanför mynningen till floden Bahia Magdalena.Fyrkaraktären ändrades 9133 till en vit dubbelblänk var 10de sekund och visade dessutom en röd sektor över Negrillos Reef. Gå vi så till "The Admiralty List of Lights" för år 1945 står samma fyrs position angiven till N 3 54′- W 77 21′. - Skillnaden i position är liten och kan betyda säkrare observationer vid bestämmande av fyrens läge,men då höjden över högvattensnivån är oförändrad 130′,kanman utgå från att fyren står på samma ställe på ön. Fyrkaraktären står emellertid ändrad till en blänk var 8de sekund. Denna officiella uppgift korrepsonderar med befälhavarens och chefens för U.S.S.Favourite.

Man lägger också märke till att den officiella ändringen av fyren står angiven till den 1.1.44 och att ingen sektor längre finns angiven över reven. Sjökorten & fyrlistorna för 1943 ange således fortfarande fyrens karaktär med en dubbelblänk var 10de sekund. När nu svenske vicekonsuln i Buenaventura i brev till beskickningen i Bogotá meddelar att hamnkaptenen i Buenaventura i cirkulär den 25.1.43 underrättat agenturerna på platsen att vissa fyrar ändrats,betyder detta att , eftersom inga utländska konsulat underrättats, flera viktiga fyrar och lysbojar under nära ett helt år varit inofficiellet ändrade utan att detta på ett effektivt sätt kommt trampsjöfarte till kännedom. Herma Gorthons befh kunde inte känna till dessa ändrigar eftersom han inte erhållit meddelande om ändringarna.Även om han,vilket är

tvivelaktigt, skule ha varit förvarnad genom någon agent, kanman inte förvänta sig att han skulle navigera stick i stäv med föreskrifterna i ett officiellt nyutkommet sjökort på grundval av en mer eller mindre lös anvisning från en agent. Innan jag nu återgår till befh bavigering, skall även fyren Soldado Points lyskaraktär närmare beskrivas.Denna fyr, byggd 1029 på fastlandet vid sydligaste udden till floden Kaimans mynning, ligger 12½ nau.mil SO om Palmas Island i lat N 3 48′- W 77 12′. Enligt "Lights & Tides of the World" lyste fyren först med en blänk var 5e sekund och har fortfarande en lysvidd på 12 naut.mil. En tid efter det att Colombia gick in i kriget på de allierades sida,lär vissa fyrar ha släckts eller ändrats på kusten för att vilseleda fiendenvid en landstigning. För att indirekt varna navigatören för en åådan eventualitet står i del 7 av "Admiralty List of Lights",omfattande "Western side of the South Atlantic & East Pacific Ocean" (utkommen under krigets senare del) tryckt på ett iögonenfallande sätt å publikationens framsida följande:

! " CAUTION. Mariners are warned thatduring existing hostilities certain lights given in the Admiralty List of Lights are liable to be temporarily altered or extinguished." - Av ovanstående framgår med allönskvärd tydlighet att navigatören på kusten av Colombia kunde finna fyrar släckta eller ändrade. Som tidigare framhållits står fyren i vissa sjökort angiven att lysa med eb blänk var 8de sekund år 1943.Men inte nog härmed.Den röda sektorn,som helt plötsligt försvann vid ändringen av karaktären på Palmas Ilsnad, dyker nu istället upp på Soldado Point,dock inte officiellt förrän den 1.1.44. "The Admiralty List of Lights" 9145 säger att fyren senast ändrats 1944 till en blänk var 14de sekund,men nämner ingenting om att den under kriget ändrats från en blänk var 5e sekund til en blänk var 8e sekund, Publikationen upplyser om att fyren visar "red over the shoals to the southwestward". Det ligger därför i öppen dag att under år 1943,åtminstone under vissa tider, de båda,12 mil från varandra avlägsna fyrarna,lyst med samma sken men med omkastade röda sektorer. Att detta gjorts avsiktligt kan tydligt och klart utläsas mellan raderna i den engelska varningen somäveni anaat sammanhang kommit till synes i olika sjöfartpublikationer under andra världskriget.

Jag återkommer nu till befhs delvis oförsiktiga navigering. När fyren i den regndisiga luften upptäcktes på 4½-5 naut.mils avstånd, harman , av allt att döma, omedelbart avläst loggen och då till hälften blivit övertygade om att fartyget stått betydligt längre ute. Denna tanke har även föresvävat befh,då han genast började misstänka att fyren var Soldado Point. Han har därför med ganska stor säkerhet omedelbart ändrat sin kurs rätt på fyren och börjat styra rv 70°.Under normala förhållanden hade detta nämligenvarit det naturligaste sättet då ju destinations-

HERMA GORTHON 12.12.43

orten ligger i Kaimanfloden och inte innanför Palmas Island. Detta mitt påstående grundar sig på befh egna uttalanden och rena fakta. Hade inte kursen kl 04.26 ändrats rätt på fyren skulle grundstötningen aldrig ha ägt rum. En enkel konstruktion i sjökortet nr 2319 visar, att om befh styrt rv 48° ända till 04.32 ,således ytterligare 11 kabellängder med över 12 knops fart, hade han, med den BB-gir som sedan företogs under sakta fart gåttklarväster om reven med ganska bred marginal. Det är här att märka att befh inte ändrade till kontrakurs,utan endast styrde upp i N. riktning, vilket han antyder,då han vid sjöförklaringen säger att fartyget framgått "genom vattnet c:a 3/4 mil" och " för att få tag på lysbojarna." Den yttersta lysbojen med blänk var 5e sekund i mynningen av Kaimanfloden ligger på gränsen till 6-meterskurvan.. Befälhavarens uppgifter att "på grund av de lika djupen hade lodskott ej givit någon varning", är inte med verkligheten överensstämmande.Hade nämligen fyren i verkligheten varit Soldado Point skulle fartyget med till visshet gränsande sannolikhet gått på grund på 2½-famnarsbanken c:a 10 tidsminuterinnan fyren kommit i sikte. Då han nu inte med säkerhet visste var fartyget befann sig,utan mer eller mindre letade sig fram 15 minuterinnan grundstötningen inträffade,hade det varit hans oavvisliga plikt att stoppa maskinen då fyren siktades och därefter beordrat styrmannen att fälla lodet.Ett eller ett par lodskott keulle genast ha övertygat honom om att fartyget stod inne på relativt grunt vatten, varför han antingen på kontrakurs kunnat invänta gryningen eller också gått till ankars i 12-7 famnars vatten i väntan på dagsljus.

3) Särskilda anmärkningar: Sv Vicekonsuln i Buenaventura säger öppet att " krigsförhållandena ha indirekt inverkat på olyckan.Upplysningar om all navigering hölls hemliga, meddelanden om ändringar av fyrar & lysbojar publicerades icke i vanlig ordning som före krigsutbrottet." Dessutom tillkommer en faktor som också måste beaktas: tropiska regnbyar drog fram över kustbandet och nedsatte sikten,vilket gjorde att Palmas Island fyrsken inte upptäcktes förrän fartyget befann sig 4½-5 nautiska mil från ön.Vid normal sikt skulle man möjligen från bryggan ha fått sikte på Arrecifa Negrillas lys-& ljudboj. Befh konstaterar visserligen att denna boj blivit flyttad från sin position,men detta har han av allt att döma underrättats om efter grundstötningen.Alla tecken tyder på att den inte varit synlig före grundstötningen och kan omöjligen ha legat på den plats, 3 kbl NNW om fartygets position kl 04.26, som sjökortet nr 2319 utvisar,för då skulle man från bryggan inte kunnat undgå att få syn på densamma.Ävenmed goda siktmöjligheter under tiden mallan 04.26 och grundstötningsögonblicket,förefunnos inga möjligheter att upptäcka den c:a 3 streck på STB bog varande Soldado Point,enär avståndet till denna fyr då var över 15 nautiska mil. Soldado Points lysvidd är 12

HERMA GORTHON 12.12.43

nautiska mil. - Med stöd av vad som anförts får jag därför som min åsikt uttala att Herma Gorthonsxxx grundstötningen i viss mån förorsakats av krigsförhållandena och den i samband härmed ändrade fyrbelysningen. Ersättningssgkyldighet bör från SKN:s sida utgå med 50%.

Ex officio

Bo Bergström

Assuransen

100% krig enligt SKN:s protokoll 26.2.46 (Tidigare betraktats som 50% krig)

Närmare uppgifter om fartygets reparation etc finns på SÅAF.
SKN 8.3.46 utbetalat 1.680.000 kr till SÅAF i totalförlustersättning.
SKN samma datum viadre utbetalat 260.000 till Fylgia, 50.000 till Hansa och 60.000 till AB Sjökompaniet,alla i Stockholm som likvid för utbetald intresseförsäkring. Den 3.10.46 utbetalade SKN 50.000:- till Harvey, Trinder & van Onmeren Ltd,i ersättning för å Svenska försäkringsvillkor tecknad intresseförsäkring för fartyget.
Proveny till SKN från SÅAF 266.156:49 den 16.12.47 (fartyget återköpt av rederiet) Den 30.11.51 utbetalade SKN till redreiet 75000:- i slutuppgörelse.

Återköpt av rederiet från SÅAF 1944 Egna noteringar

Liggande i Valparaiso kondemnerades Herma Gorthon av SÅAF/SKN den 15.4.44 men såldes i juni 44 tillbaka till red AB Gylfes huvudredare Joh.Gorthon för räkning red AB Gefion och reparerades under 1944 vid varv i USA. Som första fartyg från Indien efter kriget återkom Herma Gorthon till Göteborg den 11.10.45 med värdefull styckegodslast. Kapten Arthur Larsson kände knappt igen sina 2 söner Stig och Lennart som han inte sett sedan våren 1940. Herma Gorthon lastade sedan i Norrlnadshamnar för Rochester ochinsattes i dec 45 i Medelhavsfart. Kapten Larsson övertog 1946 ss Ivan Gorthon och fyllde 50 år den 27.11.49. 1951 övertog han m/t Maria Gorthon och fyllde 60 år 1959. Då hade Gorthonrederierna försvunnit sedan 2 år tillbaka. Gothons sista fartyg,Oscar Gorthon, såldes i dec 1957 till Aug.Bolten i Hamburg som tidigare förvärvat Carl Gorthon och Frans Gorthon Oscar Gorthon var systerfartyg till Herma Gorthon, byggd 1939 i Fredriksta

Historik

Laståangare på 1768 brton byggd 1936 vid Fredrikstads Mek.Verksted av stål L. 92,8 B 13,5 Tillhörigt red AB Gylfe (Stig Gorthon) i Hälsingborg. Systerfartyg till Frans Gorthon,sjösatt 3.7.37, Oscar Gorthon,-39 och Carl Gorthon ,-39. Herma G. sjösattes 25.11.36 och gick ut på provtur den 23.12.36,befh Carl Mauritz Björck,Råå,som förde henne på första resan

HERMA GORTHON 12.12.43

till Finland för massalastning på London.Insattes sedan i Medelhavstrafik. Det första fartyget i vår handelsflotta av Fredrikstads Super-cubic-typ med obanligt kort maskinrum och ovanligt stor lastkubik och eldrummet placerat på däckshusets akterkant på shelterdäck midskepps. 1100 ihkr olje-eldad 1100 ihkr s.k. ångmotor av varvets konstruktion. 3400 ton dw. Open shelterdäckare med softnosestäv, kort back, kryssarakter,isförstärkt skrov, 3 för- & 2 akterluckor, 2 master, ettpar bompålar mellan lucka 2 och 3, 8 st 3-tons & 2 6-tons Mannesmanbommar , 10 ångwinschar, 7 botten-& 2 pik-tankar. El fläktar i rummen för frukttransporter fråm Medelhavshamnar. Inredning midskepps utom för manskapet som förlagts i poopen. Provtursfart 16.2 knop i barlast. - Telemotorstyrning.Ekolod,SAL-logg,radiopejling och radiostation. Drygt 26′långa luckor. - I mars 1940 lämnade Herma G. Göteborg för en 4-veckorsresa men återkom först den 11.10.45 till Sverige. Gick hela kriget i trafik mellan hamnar i Nord-& Sydamerika. I juli 43 avslog Berlin en brgäran från UD att få sätta in Herma Gorthon o Göteborgstrafiken som hemgående lejdfartyg.Berlin hävdade att fartyget gick i fientlig tjänst och "kommer att behandlas därefter enligt internationell lag." (UD H 1356) Befh 1937-45 var Arthur Larsson.(Se sid 20) Efter grundstötningen 12.12.43 såldes fartyget i kondemnerat skick liggande i Valparaiso till red AB Gefion (Joh.Gorthon)i Hälsingborg och repareredes i USA. Den 11.10.45 kom hon till Göteborg med last från Indien som första svenska fartyg från den delen av världen efter krigsslutet. -

Super -Cubic-typen

Uttrycket super Cubic kommer sig av att lastrumskubiken ökade väsentligt genom att flytta pannorna upp till shelterdäck. Maskinkappen kunde avsevårt reduceras ochpå dess akterkant till shelterdäckshustes hela bredd låg pann-rummet med 2 oljeeldade pannor och lejdare ner till maskinrummet. Höjden fördubblats i pannrummet genom att det gick från mellandäck genom shelter- och promenaddäck upp till båtdäck med nedgångsdörrar om STB och BB och skyligtt akter om skorstenen. Genom uppflyttning av tyngdpunkten och minskad metacenterhöjd blev fartyget behagligt och makligt i sjön och om fartygetvattenfylldes kunde ändå pannorna hållas igång så länge fartyget höll sig flytande. Det första fartyge av denna typ var Felix Uhenri, lev nov 1933 till ett rederi i Nantes och avsett för banantraden på Conakry. Det andra super-cubicfartyget var Bencas av Oslo lev 1ug 1934.

Fortsatt historik

I jan 1951 såldes Herma Gorthon liggande i Norrköping för 2.750.000 kr till red AB Brubor (Ragnar Brunkman) i Häslingborg och fick namnet Stellatus Skorstensmärket blev ett stort B på den vita skorstenen med svart topp. Fortsatte att gå på Medelhavet. Natten till 3.5.57 drunknade i Venedig hamnstad Porto Marghiera 16-åriga mässuppassaren Börje Leidhagen,Hässleholm vars kropp hittades vid draggningar lämgs kajen. - Gorthonrederierna över-

HERMA GORTHON 12.12.43

levde inte 1950-talet. Deras sista fartyg Oscar Gorthon såldes i dec 57 till Aug.Bolten i Hamburg som tidigare köpt de andra systerfartygen Carl och Gorthon. Och den 3.3. 1959 förliste Stellatus (Ex Herma Gorthon) på Skotska kusten.

GRUNDSTÖTT OCH VRAK I PENTLAND FIRTH

Satt ur kurs av ovanligt hård strömsättning rände Stellatus tis 3.3.1959 kl 06 i tjocka hårt på grund vid Salt Skerry i Freswick Bay,3 km söder om Duncansby Head i Pentland Firth då han var på resa med massalast (204870 balar) från Åbo till Ellesmere Port,Cheshire. Med 6-7 knops fart rände hon hårt på ett klipprev tätt intill denbranta klippiga kusten och blev stående hårt på med STB-sidan ut mot havet och 3 STB slagsida. I. I dyningen högg hon tungt i botten och full back i maskin endast förvärrade läckorna föröver så att förrummet vattenfylldes till i nivå med havsytan.Pumparna startades först när vattnet började stiga i maskinrummet. Befh Gunnar Klintberg,Viken,lät utsända SOS och båtarna klargjordes även om det inte fanns någon möjlighet att sjösätta dem i det läge fartygetbefann sig. Kl 06.16 kom trålaren Starlight och lade sig stand by och kl 07 kom Wicks livräddningsbåt. En patrull från landsidan sköt kl 11 över raketlinor till fartyget från klipporna tätt om BB för att ta iland besättningen i båtsmansstol. Kl 11 kom bärgningsfartyget Metinda från Scapa Flow. Räddning från land behövde dock inte tillgripas. Wicks livräddningsbåt kunde ta sig långsides midskepps och tog via stormlejdare upp 14 man som infördes till Wick kl 14. Kl 19.30 måste även befh och de kvarvarande 11 männen lämna fartyget.Med ranke på det utsatta läget och den svällande massalasten bedömdes fartyget förlorat. Hårt väder rådde de närmaste dygnen och natten till tis 10.3 bröts fartyget itu midskepps på förkant av bryggan och akterskeppet försvann i de kokande bränningarna med endast masttoppen över ytan. Tiotusentals massabalar vräkte omkring runt vraket . Tors 12.3 kom de 26 Stellatusmännen i ett chartrat plan till Bulltofta och journlisterna fick inga detaljer av den fåordige befh. Sjöförklaringen klarlade att genom frånvaron av tidvattenskartor ombord hade strömmens riktning och styrka felbedömts ombord och dess inverkan på kursen över grund felbedömts. Trots osäkerhet om positionen i tjockan framfördes Stellatus med för hög fart. Sjöåklagaren väckte åtal mot kapten Klintberg för vårdslös navigering. - I juli 1952 gick red AB Brubor i likvidation sedan sista fartyget ss Mergus (Ex Maria Gorthon) sålts till Italien.

i) HISPANIA 13.12.43

BOMBSKADAD I BREMEN HOLZHAFEN VID SAMMA RAID SOM GRETH & MAGDALENA.

Journal.

Mån 13.12.43 förtöjda i Bremen Holzhafen då flyglarm gavs kl 11.10,följt kl 12 av flyganfall varvid ett stort antal spräng- & brandbomber föll i omedelbar närhet av fartyget på kajen och i vattnet. 2 bomber exploderade i vattnet c:a 10 meter från STB-sidan varvid fartyget lyftes ur vattnet och slungades hårt med BB-sidan mot kajen följt av våldsamma skakningar i hela fartyget. En bomb exploderade i kajen 10 meter akter om fartyget,flera bomber föll i magasinen och skjulen i närheten varvid dessa raserades och bränder uppstod på flera ställen. Bränderna släcktes innan någon skada uppstått på fartyget.Efter anfallet var hela fartyget täckt av ett 2- 3" tjockt lager av dy,papper, sot, aska,träsplitter, gatsten,järnbalkar mm Omedelbart efter anfellet pejlades pikar och rännstenar varvid fartyget var läns. 2ans,4ans 5ans och 6ans tankar samt akterpiken var fyllda av barlastvatten. Bland de synliga skadorna ombord kan nämnas: Träinredningen i salongshuset och i 1e maskinistens, 2e maskinistens och 2e styrmans hytter spräckts på flera ställen, ventilglaset spräckt i 2e maskinistens hytt, lufttröret till STB pålmast tillbucklat, STB räcke på fördäck ramponerat, långskeppsskottet o kappen akter tillbucklat, räcket på akterdäck STB skadat, ekans kapell skadat, en buckla i BB låring, div lås sönerbräckta, ett spant i akterpiken bräckt på 2 ställen,skador på rörledningarna till 5ans winsch,skyddsduken på båtdäck lösrivits,en garneringslist på däckshuset akter skadats.

Mån 20.12 förtöjda i Västerås. Läckage i tank 2,5 och 6 vid pejling.

G.R.Forsén 1e styrman F.Hultén 2e styrman

Västerås 20.12 43
Uno Olofsson
Befh

Besiktningsrapport

Ing Sten Haeger besiktigat vid Eriksbergs varv i Göteborg 21.1.44 samt i docka vid varvet 31.1.44 Hispania anlände till varvet 20.1, låg i docka 30.1- 5.2.44,avgick 18.2 sedan haverireparationerna avslutats 8.2.

Kostnad 4055 kr.

Barriären på för- & akterdäck hårt krökt och inbockad med grindar och allt.
63 löpmeter barriärstrålar,20 stöttor, 11 snedstöttor riktats på plats.
5 grindar uppriktats, 2 strålar svetsats.

Luftrör: En huv på akterdäck förnyas.

Halkipar: Ny bäddtill en halkip på akterdäck,en brytrulle förnyas,4 bultar förnyas i rullarna för STB & BB halkipar på poopen.

5ans BB winsch: Nockaxeln uppriktas med nya bultar.

Båtdäck: Skottet mellan skansnedgången och båtsmnans hytt uppriktas nytt kapell till ekan, skyddsduken om STB repareras

Poopen: Halvrundlisten förnyas 4½ meter.

HISPANIA 13.12.43

Ventiler: 3 hyttventiler i befälshytter midskepps uttagas, riktas, med nya glas och 2 nya skruvspindlar, återfastpackas.
Ett ventilglas förnyas på båtdäck.
Skorstensstag: Ny ringbult till STB förliga stag.
Inredningen: Salongsgången och pentryt rengöras och målas. I båtsmans hytt lossategs 4 kvms panel för utförande av jränarbeten.
Akterpiken: 2 stagbrickor & 1 bulbstag förnyas,
Cederwallsboxarna: Planas & ompackas.Prppelleraxeln indrages för besiktning..

Vid varvet installerades även magnetminskyddsanläggning för 7000:-

Assurans

SKN till SÅAF 25.9.44 för besitning 150:-
SKN -"- 6.10.44 4206:68

Historik

Se hispania 13.6.43 Övriga haverier: KS-40-F, 17.5.43, 13.6.43
= 25.6 40

RAIDEN MOT BREMEN 13.12.43 Eget

Raiden kl 11.59- 12.06 den 13.12 43 utfördes av 182 B-17-bombplan ur U.S. 8th Airforce med eskort av Pathfinders. 457 ton spräng- och brandbomber fälldes = 915 st 250kg-bomber och 4567 ~~xx30xplanxskadadesxmenxingetxgick förlorat~~ brandbomber. 30 plan skadades men inget gick förlorat. En ny svårare raid följde 16.12 då 631 bombplan fällde 1508 ton över Bremen varav 10044 brandbomber. Tre svenska fartyg skadades den 13.12 -Greth, Magdalena och Hispania. I raiden den 16.12 sänktes Kalmarsund X och danska ss Ivan Kondrup och Margol och Granada skadades.

Dsa OKW gab 14.12 bekannt: Feindliche Bomberverbände flogen in den Mittagsstunden des gestrigen Tages unter dem Schutz von Nebel und dichten Wolken nach Nordwestdeutschland ein.Zahlreiche Spreng- u Brandbomben verursachten Schäden in den Wohnvierteln verschiedener Orte. 11 feindliche Flugzeuge wurden abgeschossen.In den vergangenen Nacht warfen feindliche Störflugzeuge Bomben im Rheinisch-westfälischen Indutriegebiet.

3) GRETH 13.12 43

SPLITTER- & BRANDSKADAD VID RAID MOT BREMEN - 2e STYRMAN OCH KOKERSKAN FÅTT BRÄNNSKADOR.

Rapport

Mån 13.12 43 kl 12 vid kaj i Überseehafen,Bremen,bombskadades fartyget vid en flygraid. Två av de 18 ombv fick brännskador av en brandbomb. - Inget flyglarm gavs inom hamnområdet eftersom sirenerna voro ur funktion varför besättningen först när bomberna började falla kom att uppsöka skyddsrum. En brandbomb antände BB midskeppsgång varvid 2e styrman Andersson brändes i huvudet varvid hår och ögonbryn sveddes av och kokerskans kappa och klänning fattade eld ,vilka dock nästan genast släcktes genom kvävning. Honfick dock brännskador på högra handen. Luftskyddspersonal tog hand om de skadade som fördes till en förbansplats för läkarbehandling Genom branden förstördes två teakdörrar med karmar, färgen på däckshusskott tak och brädgång i BB midskeppsgång, en mörkläggningspresenning över maskinkappen, kapellet till BB livbåt och taljelöparna till båten. En luckpresenning som båten varit insvept i som splitterskydd fattade eld och måste kastas överbord. Lufttrycket och splitter från bombexplosionerna anställde stora skador. Så sprängdes 14 st 5 mm glasrutor och sju fönsterbågar, dörrkarmen till STB salongsgång trycktes in liksom skottet till 1e styrmans hytt, salongens frontskott bändes föröver varvid mahognybuffén slungades från skottet och sönderslogs liksom nästan hela mat- och glasserviserna. Salongsdurken sönderskars av glassplitter liksom salongens bordsduk. Skottbeklädnad och dörrar i BB gång slets sönder. I kaptens sovhytt på båtdäck slets korkmattan upp.I föreståndarskans hytt slogs värmeelementet och tvättstället från skottet. I hytten på övre bryggan förstördes en radioapparat, en skrivmaskin och en prismakikare. Kronometern skadades då den slungades från skottet,utrunnen syra från ackumulatorn förstörde golvmattan och ett par skor skars sönder av splitter från fönstret. Splitter slog hål i BB livbåt och i båtdäcket. Bunkerluckans presenning splitterskadades svårt och maskintelegarfens glas spräcktes Ytterligare skador kan framkomma senare. Skador kan även ha uppkommit på skrovet vilket dockning får utvisa. Upprepade pejlingar har inte visat något läckage,

Bremen 14.12.43
J.K.Hemberg
Befh

Crew list

Befh Julius Karl Hemberg, Slottsvägen 33,Lahäll, 5.12 89 (SEdan 1937)
1e styrman Herman Julius Lindquist,Gjörloffsgatan 132,Landskrona,22.7.93
2e styrman Karl Fredrik Andersson, Lilla Saltvik,Oscarshamn,7.6.77

forts

GRETH 13.12.43

Forts crew list

Chief Otto Nilsson, postfack 24,Hallaryd, 5.1.84
Maskinist Karl Magnusson, 25.4.82
Föreståndarska Märta Westesson, 5.7.90
Kokerska Ingeborg Rosenlund, 28.9.96
Matros Karl Gustaf Svensson, Skogshyddan,Knivsta, 22.5.93
Matros Erik Allan Eriksson, Skånegatan 67,Stockholm, 14.9.97
Matros Frans Lindström, 3.5.12
Lättmatros Gunnar Karlsson, 9.12.19
Jungman Elis Käll, 23.2.23
Jungman Bror Lundquist, 22.4.24
Smörjare Henry Sundstrand, 6.10.10
Eldare Sven Tinnert, 20.3.16
Eldare Ernst Karlsson, 1.10.17
Eldare Kurt Karlsson, 18.7.12
Lämpare Harald Jonsson, 21.6.21

Sjöförklaring ombord i Bremen sön 19.12 43 kl 18

Konsulatsekreterare Harms. (Konsulatet sönderbombat)
Kalmarsund X sjöförklaring hölls ombord den 20.12.
Zu einer anderen Zeitpunkt war die erledigung dieser angelegenheit infolge der Augenblicklichen verhältnisse nicht möglich.
Bisittare: Kapten Ivar Nilsson från ss Grim & befh på UTö ,Frans B.Olsson
Sie hatten keine fragen an den Kapitän Hemberg zu stellen.
Befh Hemberg reserverat sig för ännu ej konstaterade skador på däck och i maskin samt på skrovet.
Befh & 1e styrman bekräftat riktigheten i rapporten.
2e styman Andersson stod i närheten av landgången i BB midskeppsgång då brandbomben exploderade och han fick brännskador.
Matros Svensson: Befann sig på däck om BB då brandbomben exploderade Kokerskan kom springande emot honom med eld i kappan och klänningen och Svensson hjälpte henne att kväva elden.
Chiefen Nilsson: Befunnit sig på däck om BB under anfallet. Hade intr märkt att 2e styrman skadats.
Matros Eriksson: Befann sig i sin hytte akter då anfellet började. Han hade genast rusat iland till närmaste skyddsrum.

KK memorial 27.1.44

Orsak:Flygbombardemang i Bremen. Ex officio.

Bo Bergström

GRETH 13.12 43

SCHADENSBERICHT

F,a Claussen & Wilting ,Bremen besiktigat 15.12 vid Schuppen 18 i übersee-hafen,Bremen. Folgende Schäden wurden festgestellt:

Brücke: 8 Fensterscheiben vom Ruder- & Kartenhaus zerbrochen.
7 Fenster,teils mit Ramen,in Bootdecksfront zerbrochen.
Chronometer heruntergefallen u. beschädigt.
Radioapparat stark beschädigt.
Schreibmaschine u Prismenglas beschädigt.
1 akku 2 volt beschädigt, Teppisch in Kapitänszimmer beschädigt.
1 Scheibe vom Mashinentelegraf zerbrochen.

Bootdeck: BB Rettungsboot,planken an 3 stellen durchschlagen
BB Rettungsboot,Kleid durch Splitter beschädigt.
BB Rettungsboot Taljenlaäufer zerstört.
1 Persenning für Bunkerlucke splitterbeschädigt.
1 persenning für ladeluke -"-
1 Abdeckkleid für Maschinenoberlicht beschädigtt.

Saloon: BB Eingang 3 Türen beschädigt,Holzwände versetzt
STB Eingang 1 Türrahmen beschädigt.
Rückwand der Saloon stark versetzt.
Büfett losgerissen und teils zerbrochen.
BB Seitenwand von Saloon versetzt.
Linoleum in Kapitäns Schlafraum beschädigt.
Türschloss für Vorratsraum zerbrochen.
Tür und Rahmen für STB Kammer zerbrochen.
Tür und Rahmen für BB Toilette beschädigt
über beschädigtes Glas u Porsellan reicht die Schiffleitung keine besondere Liste ein.

Effekter

Kokerskan Ingeborg Rosenlund fått en klänning 80:- och en kappa 200:- förstörda.Ersatt av rederiet i Hälsingborg 30.1.44 med 280:-

---

Besiktningsintrument

Ing Sten Haeger besiktigat i docka vid Oscarshamns varv 27.6.44.

Brygg-& båtdäck gått upp & blivit läck vid skakningarna .Drives & beckas 435 resp 630 löpmeter.2 båtdäcksplankor sprunsas.

Poopdäck: Teakdörren till WC losstages och repareras. Ny flaggstång.

BB livbåt: 4 nya bord,nytt kapell, nya taljor,tankarna tryckprovas.

Salongen: Det polerade mahognyskottet på akterkant och om BB repareras inkl pilastrar & lister. Råspantskottet förnyas delvis på a.kant. Salongsskotten upputsas. Buffén repareras iland,återinsättes och upputsas. BB salongsdörr rep. & ompoleras och 2 andra dörrar med

GRETH 13.12.43

beslag justeras och återuppsätts. Taket ommålas.

STB salongsgång: Skottet till förrådet repareras,sjukhyttsdörren justeras och dess karmar lagas, teakdörren till däck med karmar rep. inkl nytt dörrtryck. Ett ventilglas förnyas.

BB salongsgång: Nytt skott 3500 x 2000. Dörr med karm losstages för arbetets utförande. Ny linoleummatta 6 kvms. Ny skåpdörr,ny lampkupa,ommålning. Byrå och 2 hyllor losstagas och återinsätts.

Pentryt: Förkantskottet 2000 x 1500,skottet om BB 2000x 1200 o skottet på akterkant 2000 x 1400 nedtagas och återuppsättas med nödiga kompletteringar. Skåpdörren tiol trappan,dörren till gången och den el ringledningen repareras.

1e styrmans hytt: Nedtagning av paneloch klädskåp för riktning av skottet.

Styrmansgången: Teakdörr med karm rep. med nytt ventilglas och tröskelplåten uppriktas.

Föreståndarskans hytt: Lösa lister i taket fastspikas, elementet fastsättes, nytt tvättställ. Målas.

Kokerskans hytt: Nytt glas i dörren . Ommålas.

Trappgången: Skott och tak masonitekládas,trappräcket upputsas o poleras.

Sjöhytten: Ny radio, ny skrivmaskin,ny mjuk matta, kronometern repareras.

Badrummet: Ny ekdörr med karm med nya beslag och lås.

WC: Nu wc-skål.Teakdörr med karm repareras med nytt lås o dörrtryck.

Mässen: Dörren justeras med nya gångjärn,nytt lås,nytt dörrtryck.

Div: Tätningslister insätts i 8 dörrar.Nytt glas i maskintelegrafen.

El.ledningar: Rep. i alla berörda hytter inkl 6 nya glödlampor.

Inventarier: Glas & porslin för 12 personer förnyas.

Presenningar: 2 nya luckpresenningar,vardera 18' x 24'.
1 ny bunkerluckpresenning 4600 x 2000
1 ny mörkläggningspresenning till maskinskylightet 4000x4000

(Vid detta tillfälle reparerades 7 krossade fönster från Bremen bombraid den 21.1.44. 7 st rutor 88 x 67 cm i 5mm glas insatts av Gunnar Florins glasmästeri i Kalmar)

Prismakikaren rep. i Bremen för RM 212:.

Greth reparerade i Oscarshamn 26.6- 17.7.44 inkl en rad civila småskador.

Assurans

Rederiets generalräkning 11.5.45 = 21719:42

SKN 14.1.44 för besiktning betalat 114:22 = RM 68:40

SKN 16.10.44 till SÅAF för besiktning 480:10

SKN 23 5 45 till rederiet 13113:27

Historik

Se Greth 21.7.40 minsprängd

Övriga krigshaverier: 20.6.44, 4.8.44. (DATA om RAIDEN se Hispania 13.12.43)

3) MAGDALENA 13.12.43

BOMBSKADAD I BREMEN I SAMMA U.S.DAGRAID SOM SKADADE GRETH OCH HISPANIA.

Journal

Mån 13.12 43 liggande i Bremen under häftiga flyganfall skakats av våldsamma explosioner då flera bomber kreverade 70-80 meter från fartyget.Under e.m. har upprepade pejlingar av rännstenar och tankar företagits men något läckage har ej kunnta upptäckas.

Tors 16.12 svårt flyganfall under dagen. Skorstenen genomslagen av splitter på flera ställen.Några läckor ha ej kunnat upptäckas.

Mån 20.12 långvariga flyganfall i flera vågor under dagen mot staden och hamnen.Någon läcka har ej kunnat upptäckas.

Ons 22.12 vid fyllning av barlasttankarna har konstaterats att vatten rinner in i lastrummet, varför tanktaket måste vara läck i svväl för-som akterrum Då dessa skador ej tidigare förekommit måste de helt säkert vara en följd av de hårda skakningar fartygetutsatts för under bombanfallen.

A.Johnsson G.A.Falhlander Ombord 28.12.43
1e styrman 2e styrman R.Söderlund
Befh

Tillägg till journalutdrag av den 28.12.43

Under fartygets uppehåll i Bremen vid flyganfallen den 13,16 och 20.12 tillkommer följande skador: Salongsskottet bucklat, 10 ventiler skadade plåten för skorstensmärket å STB sida lossnat, ena propellerbladet avslaget trolieg av ett större bombsplitter.Länsröret i tunnelgropen brustit på 3 ställen vid raiden den 20.12 och efter detta anfall har i barlastpumpen iakttagites en hård stöt. Fodret har tydligen skakat loss. Det har observerats att en del tuber i kondensorn förskjutit sig och cementen spruckit. Båda pannorna är läck i bottenväxlarna och rörisolering har fallit av. Axeln i tunneln och förliga maskintappaxeln har börjat kasta.Kolboxarna har brustit i botten så att kol runnit ut i kölen.Brandpumpen har efter bombardemangen inte kunnat fås att fungera. Ombord 2.3.44
R.Söderlund

Crew

Förutom befh R.Söderlund omnämnes 1e styrman A.Johnsson, 2e styrman G.A. Fahlander, chifen Abrell, maskinist K.Granlund, Stuert Blomberg,kocken Edquist och mässupassare Hylander.

Reparation fördröjts.

Magdalena gick efter lastning i Bremen med koks till Stockholm för Gasverket och erhöll där sjövärdighetsbevis för ytterligare en Tysklandsresa eftersom ändåingen varvsplats fanns ledig.Därefter fram till 14.3.44 reparerat vid Ekensbergs varv i Stockholm.

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren besiktigat Magdalena 19.1.44 i Stadsgården,Sthlm i

MAGDALENA 13.12.43

närvaro av skeppsredare Sven Salén och på begäran utfärdat sjövärdighets-intyg för ännu en resa till tysk hamn och åter till Stockholm för reparation vid Ekensbergs varv. Efter lossning i Sthlm kom fartyget 26.2.44 Till varvet och dockades samma dag för besiktning.

Följande skador fastställts:

Bordläggningen: 250 läckande nagel och 38 läckande tvärväxlar svetsas och putsas. Stävskon uppmejslas och svetsas på 4 meters längd. BB slinger-köl rikats på en meters lämnd.

Propellern: Ett blad förnyas c:a 3 dm där det avslagits.Axeln drages och Pockenholzen förnyas.

Tanktaken i lastrymmen rengöres, tjärstryks och cementeras sedan garneringen borrtagits. Skadad bottencemnet förnyas i 82 fack. Öppna kölen ipann-& maskinrum rengötes från nerrasade kol.

Maskintelegrafen: Delvis nya trätrummor,blocken justeras.

Huvudmaskin:Öppnas i alla bunt- & bärlager för nya kannringar, omsvarvning och inslipning etc etc. Alla pumpar som fått midre skador måste öppnas för besiktning liksom kondensatorer (70 nya tuber) och pannorna.
I pannorna svetsas 100 naglar, 30 diktas,7 meter växlar svetsas mm
25 meter länsrör i tunneln förnyas
Dragning av lösa bultar i maskinbäddar o.dyl
Isoleringen på huvudångröret repareras
Roderledningen förnyats 1½ meter med nya maljor

Befh wc: Ny ws-stol,cementkistan borttages,golvplattorna förnyas.

Skorsten: 3 hål om BB svetsas och bolagsmärket STB fastsätts.

Specifikationen omfattar 6 foliosidor.

Rep. klar 14.3.44.

Assurans

SKN 22.3.44 Till Edgren 325:-
SKN 8.2.45 till rederiet 38.540:77

Detaljer om raiden 13.12.43 Eget

Se Hispania 13.12

Historik

Se Magdalena 6.11.41 Övrigt: 22.3.43 kollision Helder.

MD 527 SILVERVÅG 14.12.43

SJÖNK OMEDELBART EFTER MINSPRÄNGNING 4′W PATER NOSTER MEN 6 MAN ÖVERLEVDE

Sammanfattning

Silvervåg befann sig kl 07.10 tis 14.12.43 4′W PaterNoster på väg ut till fiske I Skagerack från hemorten Åstol. I mörker och tjocka på WSW kurs stod Oscar Karlsson till rors i styrhytten medan 4 av de övriga ombordvarande satt kring bordet i skansen och drack kaffe och en sjätte man låg i sin koj. Plötsligt hördes något stöta mot STB-sidan och släpa längs den akteröver och omedelbart därpå inträffade en fruktansvärd explosion akterom tvärs mitt för styrhytten då den drivande minan exploderade,Med sönder sprängt akterskepp försvann Silvervåg inom 60 sekunder i djupet,dränkt av nedfallande vattenmassor från explosionsuppkastet. De 5 männen i skansen kunde ta sig upp ur skansen i samma ögonblick däcket sjönk under dem. Oscar Karlsson hade slungats direkt överbord med ansiktet sönderskuret av glassplitter och trumhinnorna skadade. Silvervåg reste stäven mot skyn och gick rakt ner. På olycksplatsen flöt de 6 männen på spillror bland madrasser,fisklådor, tomfat,glaskulor,delar av livbåten och skansinredning och taket till styrhytten. Dahlia och Marina av Åstol som gått akter om Silvervåg var snabbt på platsen och halade med linor in alla de nödställda kamraterna.Att de undkommit med livet är en av ödets egendomliga nycker. Explosionens våldsamhet illustreras bäst av att Pater Nosters fyr skakade i sina grundvalar trots att den låg minst 4′från explosinsplatsen. Så fort Marina och Dahlia kommit tillbaka till Åstol fördes Oscar till Mölndals lasarett efter att ha fått första hjälpen av en militärläkare .De övriga kunde följa med sina anhöriga till hemmen. Sjöförklaring avgavs i Gtbg den 3.1.44. En ny Silvervåg levererades i juli 1944 från Djupviks varv till Karl Julius Andersson partrederi i Åstol. Hon var på 59 brton med 170 hkr motor. L 19,7 B 5,9. Denna Silvervåg såldes 1946 då Anderssons tredje Silvervåg levererades från Gustafssona varv i Landskrona, en båt på 69 brton med 180 hkr motor L 20,4 B 6,3. Denna Silvervåg sålde Andersson i augusti 1958 för 220.000 kr till Dennis Magnusson m.fl på Hälsö där hon fick namnet Bressay. Samtidigt levererade Ringens Varv i Marstrand Anderssons fjärde Silvervåg Andersson hade då själv bytt efternamn till Silverfjäll . Silvervåg nr 4 var 24 meter lång, 6,5 meter bred med en 460 hkr Alpha dieselmotor.

KK vol 141 Rapporten i KK memorial .2.2.44

Minsprängd tis 14.12 43 kl 07,10 4′W Pater Noster (Hamnskär) i tjocka,smul sjö, vindstilla.Silvervåg avgick kl 06 från Åstol för fiske i Kattegatt. Hon medförde c:a 160 tomlådor,3 silltrålar jämte wirar,svep och tillbehör Djupg Akter c:a 9′. Resan fortskred genom skärgården och över Marstrands-fjorden och ut i Kattegatt där kursen sattes W½N. Osiktbart väder med tj

MD 527 SILVERVÅG 14.12.43

En annan fiskebåt gick akter om Silvervåg. Oscar Karlsson stod till rors ochhöll utkik från rampen. Övriga 5 var under däck. Karlsson styrde kompasskurs med ledning av Pater Nosters mistsignaler. C:a kl 07.10 uppfattade männen i skansen att Silvervåg stötte emot något drivande föremål som sedan släpade utmed fartygssidan.Den explosion som följde krossade hela aktre delen av fartyget varvid rorsman Karlsson i styrhytten skadades. Alla ombord måste hoppa i vattnet.Silvervåg sjönk så gott som genast med aktern före.Alla lyckades hålla sig uppe tills de andra fiskebåtarna hann anlända och alla räddades och infördes så snart sig göra lät till hemorten

Orsak: Minexplosion . Ex Officio
Bo Bergström

Besättningen

Skeppare/Redare Karl Julius Andersson, Åstol, 45 år
Fiskare Karl Oscar Larsson, Åstol 54 år
Fiskare Karl Oscar Karlsson, Åstol,som fick skärsår och trumhinnorna spräckta.
Fiskare Knut Persson, Åstol
Maskinskötare Knut Emanuel Andersson, Åstol
Steward Henry Johansson, Åstol

Sjöförklaring i Göteborg 3.1.44

Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark sakkunniga.
1) Vilka skador erhöll Oscar Karlsson?
2) Var befann sig den övriga besättningen vid Olyckan?
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Advokat Oscar Frodi biträtt skeppare Andersson.
Skeppare Andersson: Alla var i skansen vid explosinen utom Oscar Karlsson som fick svåra skärsår i ansiktet och tillfogades öronskada.Havet alldeles lugnt. Karlsson vårdats på sjukhus till den 23.12 43 och går nu på poliklinisk behandling. Karlsson ej inskriven vid sjömanshus.
Karl Oscar Larsson vitsordat rapporten.

Utdrag ur brev t.SKN 3.1.44 från advokat M.Henriques. SKN 268

Jag har idag inställt mig vid sjöförklaringen angående fb Silvervågs totalförlisning.Fartygets ägare och tillika skeppare ombord tillstädeskom vid denna, åtföljd allenast av en av de vid olyckan ombordvarande fiskarna,nämligen en 54-årig fiskare vid namn Larsson.Båda hade vid tillfället befunnit sig under däck då de hört en stöt och en skrapning längs fartgssidan omedelbart innan explosionen kom.Oscar Karlsson ,somvar den ende som var på däck vid tillfället, hade fått fula skärsår på käken och troligen även en öronskada. Dethade vid tillfället rått alldeles lugnt väder med imma,som dock inte hindrade att man kunde se c:a 100 meter förut. Fartyget hade rört sig framåt med c:a 8 knops fart.Det hade gått ut från Åstol tillika med ett fler-

MD 527 SILVERVÅG 14.12.43

tal andra Åstolbåtar som befunno sig alldeles i närheten av Silvervåg då explosionen inträffade. Man hade på Silvervåg haft 3 sillträlar ombord jämte wirar och svep och c:a 160 tomlådor. Detta var vad som framkom vid sjöförklaringen. Jag skall tillsände Eder protokoll så snart detsamma har färdigställts.

Högaktningsfullt
Mårten Henriques

Assurans

SKN 19.1.44 till advokat Mårten Henriques 30:60
SKN 3.2.44 470000:- för totalförlust till advokat Orvar Frodi,Gtbg
SKN -"- 2462:65 för effekter -"-

Noterat i blyerts: Livbåten synes ha gått förlorad vid olyckstillfället.
Redskapen: 3 sillträlar, 65 st 8″ glaskulor med nät, 2 trålbord, 1620 meter trålvarp, boj med kätting,ankare,ankartross o.a till ett värde av 6275:40.

"Dom hade inget val" (1985)

Henry Wernham,Rönnäng, berättar 1984

Mina morbröder ägde Silvervåg och minexplosionen hördes av de hemmavarande. Det var disigt, mörkt och rätt kallt när vi gick ut på morgonen den 14.12 Oscar Karlsson stod till rors,vi andra var i skansen och jag låg i kojen. Plötsligt en duns i bogen."Vad var det?" sa någon, och fick svaret:" Det var säkert ett isstycke.Dom hade sett is här igår." Just då small det, en frukt-ansvärd explosion. Alla upp på däck så fort dom kunde och jag blevsist. Det var fullt av vatten i farstun när jag sprang uppför lejdaren.Jag hann se att STB låring var borta.Oscar Karlsson tog sig ut genom sidan av styrhytten innan aktern sjönk och fick tag i en livboj som hängt utanpå styrhytten. Oscar hade blivit illa sönderskuren i ansiktetoch på halsen och förlorade efter hand mycket blod.Själv fick jag tag i en bingbräda och strävade mig ut från vraket.Alla hade vi samma tanke, att komma undan suget. Då aktern sjönkunder ytan reste sig båten såatt fören stod högt upp i luften med masten pekande utefter vattenytan. Knut Silverfjäll och Karl Oscar ~~Andersson~~ Larsson kom för nära riggenoch drogs båda under vattnet men lyckades göra sig fria. Båten liksom vaggade till och sjönk med ett väldigt frustande. Tydligen var det luftensom pressades ur skylightet. Så gott som alla Åstol-båtar var ju på väg ut samtidigt så hjälpen kom ganska fort. Marbina och Dahlia var närmast och kom upp till oss. Vi var 2 som låg och höll i samma tamp medan ett par kamrater togs upp ochjag tyckte det tog för lång tid, släppte tagetochsimmade över till den andra båten som låg intill. Ombord fick vi torra kläder. Marbina och Fahlia gick in till Åstol med oss och en militärläkare gav Oscar första hjälpen innan han kördes till lasratetet.

MD 527 SILVERVÅG 14.12.43

Efter oss kom Zealndi in, min fars båt.De hade vänt om då de hörde explosionen och när de passerade vrakresterna kände de igen Silvervåg och trodde det värsta. Det är klart att dom blev glada när de fick se oss i livet. När vi kom in i hamnen kom mor springande ner. Hon slängde sig om halsen på mig och grät så fruktansvärt så att hon inte kunde stå upprätt.Min morbror och jag fick nästan bära henne hem ochhela vägen grät hon hejdlöst. Jag kände då att kvinnorna hemma hade det vässt .De fick ju gå i ständig oro

Historik Eget

Motorfiskebåt på 45 brton byggd 1931 vid J.W.Bergs varv på Hälsö avek och furu. L 17,1 B 5,9 Byggd för, ägd och förd av skeppare Karl Julius Andersson i Åstöl. 75 hkr motor. (Se även sid 1)

1) KALMARSUND X 16.12 43

VÅRT SPLITTERSKADAD I BREMEN DÅ DANSK ÅNGARE FICK FULLTRÄFF UNDER RAID.

Rapport.

Tors 16.12 43 kl 13.20 liggande vid (F:A LEGR.) Röchling (Industriehafen) i Bremen svårt skadats då ss Ivan Kondrup av Köpenhamn ((2369 brton byggd 1937 i Helsingör. L 89 B.13 tillhörig det Danske Kulkompagnie)) som låg långside träffades av en sprängbomb som kreverade i pannrummet. Ingen av de 20 omb skadats. Kalmarsund X hade anlänt till Bremen 3.12 från Luleå med malmlast och höll 16.12 på att lasta koks.Hade fått c:a 1205 ton ombord.

Journalutdrag

Fre 3.12 kl 16.45 anlänt till Bremen med malmlast från Luleå

Tors 9.12 kl 09.30 utlossad.

Fre 10.12 kl 13 skiftat till lastningsplats. Förtöjt vid Röchling kl 14.1 och börjat lasta med en kran kl 23.40.

Mån 13.12 vid middagstid en svår bombraid lamslagit lastningsarbetet.

Tors 16.12 kl 08.45 kom ss Ivan Kondrup och förtöjde på utsidan av Kalmar sund X. Vid 12-tiden kom hastigt flyglarm. Ungefär kl 13.20 träffades Ivan kondrup av en bomb i pannrummet som sprängde såväl pann-som maskin rummet och lastrum 4 varvid stora mängder plåt, maskindelar,trävirke oc splitter kastade ombord på Kalmarsund X. Poopen och akterdäcket mitt fö explosionsplatsen översållades av plåtstycken.Ett plåtschok på 1½ ton slog sönder solsegelåsarna och räckverket akter på poopen och krossade roderkistan,flaggspelet,patenlodställningen och akterlanternan. Plåten blev sedan liggande över aktermastens ~~akterstag och bardunerx~~ akterstag och akterbarduner. En 700-kg plåt krossade BB flotte och tryckte in des ställning på flera ställen. Akterwinschen skadades och 2 livbojar och 4 livbojslysen slets bort. En förtöjningswire sprängdes akter, i skansarr spräcktes 4 ventilglas och 2 spegelglas,på maskinskylightet spräcktes 14 ventilglas och 2 luckor bucklades. Båtdäcket skadades av splitter som genomslog plankor och el .kablar. Luftventilen till chiefens hytt slets bort. STB livbåt fick 3 bord genomslagna och kapellet söndertrasa Tre hytter midskepps fick sina ventiler spräckta.I 1e styrmans hytt krc ades spegeln,i salongen spräcktes dörrlisten till BB dörr ,sängkammardörren slets av sina hakar och skadades, i stuerts hytt krossades lampkupan. 4 gångmattor och 3 dörrmattor upphängda till torkning på båtdäck slets bort av tryckvågen. Samtidigt som Ivan Kondrup träffades midskepp fick en traverskran på kajenvid Kalmarsunds stäv en fullträff och stört i sjön för om fartyget varvid förtöjningarna sprängdes och räcket om BE på backen skadades. 2 ventiler krossades i backen. Ivan Kondrup sjönk sakta med akterskeppt och blev liggande med ~~svår~~ 15° STB slagsida hårt tryc mot Kalmarsunds BB-sida varvid Ivan Kondrups akterskepp drogs in under

KALMARSUND X 18.12.43

Kalmarsunds låring. Ingen av de 20 ombv på Kalmarsund skadades. Alla tankar och rännstenar pejlades men fartyget visade sig vara tätt.

Fre 17.12 Fartyget vid pejling fortfarande tätt. Befh meddelat assuransens ombud och begärt besiktning. Tre bogserbåtar förgäves sökt dra Ivan Kondrup ut från Kalmarsund X.Då det danska fartyget trycker Kalmarsund hårt mot duc d'alberna och kranen ligger hopstörtad för om fartyget.För att hala akteröver finns inte vatten nog. Kalmarsund X kan inte tas bort från platsen förrän den danska ångaren bärgats eller kranen tagits bort.

Lör 18.12 Ingen lasting. En ångkran på kajen lyft iland stora plåtar och annat splitter.Roderkvadrant, roder och styrledning undersökts,rört rodret båda vägarna, baxat runt propellern,ina fel kunnat upptäckas. Assuransombudet herr Mahler besiktigat skadorna.Enär reparation inte kan erhållas här reparerades BB flotte och STB livbåt provisorisk ombord och en provisorisk ställning satts upp för akterlanternan.Inga skdor på sido- & topplanternorna. På kvällen började Feuerwehr länspumpa Ivan Kondrups förskepp.

Bremen 18.12.43

Edvin Johnsson

Befh

(Först efter en vecka, lör. 25.12 kunde Kalmarsund avgå efter att ha avslutat lastningen tis 21.12 kl 09.30. Kranen var då bortröjd och fartygets skador berörde inte sjövärdigheten. I febr 1944 reparerades fartyget vid Oscarshamns varv där Sten Haeger besiktigade den 3.2.)

Crew List

Befh Edvin Gustav Valdemar Jonsson, Lorensbergsgatan 24,Kalmar,19.1.92 (Sedan 1.2.43)

1e styrman Tage Håkansson, 7.5.02

2e styrman Baltzar Embring, 16.2.96

Chief Gustav Sjögren, 28.2.94

Maskinist Algot Anderson, 29.3.95

Stuert Valfred Petterson, 17.2.88

Kock Gunnar Lundberg, 14.6.99

Mässuppassare Martin Eriksson, 13.12.09

Matros Hilmer Eriksson, 23.7.11

Matros Ture Olsson, 16.11.18

Lättmatros Nils Frisk, 13.12 20

Lättmatros Einar Johansson, 7.3.21

Jungman Arne Orvar, 30. 7.26

Jungman Georg Nilsson, 10.8.25

Smörjare Gustav Larsson, 11.1.08

Eldare Karl Lundén , 24.7.13

Eldare Nils Blomdahl, 4.1.18

Eldare Sven Lilja, 17.2.17

Maskinelev Hugo Eriksson, 23.11.18

KALMARSUND X 16.12.43

Sjöförklaring ombord i Bremen mån 20.12 kl 16

Konsulatssektetär Evald Harms. (Konsulatet utbombat)
Bisittare: Margols befh Erik Westerberg & befh på Hasting,Assar Sjöstedt
Utdraget upplästs och befh och 1e styrman inte haft ngt att tillägga.
2e styrman Embring :Upphöll sig i splitterskyddet på bryggan.(Auf der Brücke im Schutzraum aufgehalten habe)
Matroserna Olsson & Eriksson: Sökt skydd i sina hytter akter under raiden.

Harms: Da beide Beisitzer erklärten,die Angelegenheiten sei im Schiffstagebuch so ausführlich beschrieben und die Zeugenaussagen hätten bestätigt ,dass keinerlei weitere Angaben zur Zeit gemacht werden konnten, ausserdem die Massnahmen der Schiffsleitung durchaus Sachgemäss und schnell erfolgt sind, wurde die Verklarung geschlossen.

---

7 KK memorial 27.1.44

Bombanfall av främmande flygmaskiner
Ec Officio Bo Bergström

SKNEIII 285

Följebrev till Schadensbericht till SÅAF
Postat i Bremen 31.12 43 av speditionsfirman Claussen/Wiltin

Dae Schäden beeinträchtigen nicht die Seetüchtigkeit des Schiffes. Der Sbhiffsvertreter schrieb uns noch am 22.12 dass der Dampfer am 21.12 09.30 Uhr seine Beladung beendet hatte. Da durch den Fliegerangriff am 16.12 eine Ladekran bei der Firma Gebr. Roechling vor der Dampfer ins Wasser gestürtzt war, konnte das Schiff nicht gleich auslaufen. Die Mitteilung geschah im Auftrage des Kapitäns.Inzwischen wurde das Hindernis beseitibt und hat der Dampfer am Sonnabend 25.12 Bremen verlassen.

Schadensbericht

Omfattar de skador som redovisas på sid 1 i journalutdraget.

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 3.2.44 ff besiktigat vid Kalmar varv.
Kalmarsund X låg vid varvet 4-26.2.44 och kvarååg sedan 3 veckor för en del inredningsarbeten enligt Fartygsinspektionens krav.
Reparationen kostat 25255:- kr.
Bordläggningen: BB-sidan, 8 plåtar riktas på plats,4 loss för riktning.
STB-sidan 4 rikats på plats. Krökta soant rikåats.
Däck: De väsentligaste splitterskadorna koncentrerade på däcken som på sina ställen blivit mycket illa åtgångna av allt det plåtmaterial och det splitter som slungats ombord från Ivan Kondrup. Tydliga spår av att däcken varit fullständigt översållade av maskindelar och plåtstycken. Båtdäck STB drives och beckas 440 löpmeter, med delvis nya däcksplankor. (Skadorna på däck samma som i journalutdraget,men 10 löpmeter barriär

KALMARSUND X 16.12 43

på poopen nerplattad längs däck, stb båt svårt sönderslagen med 3 sidobord, 4 bottenbord och kölen samt randgångarna förstörda,4ans lastbom förstörd, en wirerulle krossad på poopen, roderkistan i teak krossad och rodertrallen skadad, poopdäcks solsegelställningar förstörda, BB flotte förstörd och dess ställning skada, flaggstången bortsliten, takventilen på poopen avsåagen,lodställningen krossad,loggfästena stb Och BB förstörda,2 akterstag och 2 barduner till aktermasten med vantskruvar avslitna etc.)

Salongen: 2 skräckta dörrkarmar, 4 gång-& 3 dörrmattor förstörda.

1e styrmans hytt: ny spegel i foldingen,panellister fastsättas.

2e styrmans hytt: Panellister fastsättas.

Däckshuset midskepps: Ytterdörren till BB salongsgång med karm losskräckts och skottet runt dörren inbucklats.

Maskinskylightet: 4 nertryckta järnluckor uppriktas,10 glas förnyas.

Sidoventiler: 4 st i poopen, 2 i backen förnyas.

El. ledningar: 7 grövre kablar i midskeppsgången STB förnyas delvis.
7 meter ny ledning till akterlanternan,som förnyas.

Däcksutrustning: Ny 15′ lång stormlejdare,den mindre landgången förnyas delvis, 2 livbojar och 4 livbojslysen förnyas,3 förtöjningswirar vardera på 90 famnar,2½″ , förnyas.

Återstående skador: Ev. bottenskador som kan ha uppstått när Ivan Kondrup sjönk och härvid drogs in under Kalmarsunds BB låring och sedan hon tagit botten blev liggandehårt tryckt mot Kalmarsunds BB-sida. Dessutom törnade Kalmarsund vid förhalningen från olycksplatsen mot ngt föremål på botten mitt för lucka 4 STB.Det kan dessutom befaras att traverskranen som föll i sjön för om fartyget även kan ha skadat fartyget under vattenlinjen.

Bottenskador åtgärdade i juni 44

Kalmarsund X torrsattes 15.6.44 i Östra Beckholmsdockan i Stockholm och ing Sten Heger besiktigade bottnen. Funnit div bucklor och 100 lösa naglar . 8 plåtar riktats, en förnyats. Cederwallsboxen ompackas. En mellantapp förnyas på rodret. STB slingerköl riktas.
Låg indockad 15-19.6.44 och reparerade för 6290:-

Assurans

Rederiets generalräkning 30.6.44 = 34796:53
SKN 29.7.44 ersatt rederiet med 33324:87
SKN ersatt SÅAF 25.9.44 för besiktning 972:50

DÅ IVAN KONDRUP SÄNKTES

Egna noteringar

(Detaljer om bombraiden se Granada 16.12 43 sid 17)
Ivan Kondrup hade anlänt kl 09 den 16.12 i barlast till Bremen för att

KALMARSUND X 16.12 43

inta kollast till Köpenhamn och förtöjde i duc d'alber långsides Kalmarsunds BB-sida i väntan på kajplats. Kl 12.15, då man satt i mässen och åt middag, blåstes flyglarm inne i staden men sjöfolk var vana vid den sortens helveteskonsert och ofta var det falskt alarm varför alla stannade kvar ombord. Kl 13.15 började bomber regna ner genom molntäcket: 250- och 500- kg bomber, fosforkanistrar och stavbrandbomber i tusental. En del sprängbomber var hopkedjade 4 och 4 , s.k Kettenbombe, för större verkan vid nedslaget Kl 13.20 träffades Ivan Kondrup av en 500 kilosbomb som vis skorstenen gick ner i BB panna och vid explosionen sprängde sönder hela midskeppspartiet med däckshus, hytter,brygga, skorsten,båtdäcket med livbåtarna, maskin -och eldrummen och akterdäcket fram till lucka 4. Eldrumsskotten med bunkers vräktes in i förrummet, maskinens akterskott i rum 3 & 4. Skorstenen slungades över Kalmarsund X och c:a 100 meter in på kajen där den krossade 2 järnvägsvagnar Maskindelar, rörledningar, panngavlar,tuber, däcks-och bordläggningsplåtar regnade över omgivningen och Kalmarsunds poop och akterdäck översållades av bråte. 7 av besättningen på Ivan Kondrup begravdes i spillrorna, tre lättare sårade klängde iland på förtöjningarna akter eller hoppade överbord. Först kl 13.50 kom organiserat räddningsarbete igång. 2e maskinist Jespersen återfanns död under en järnplatta bland resterna av sin soffa med bröstkorgen intryckt och svåra skallskador.3e maskinist Mortensen dog nästa dag på en förbandsplats av sina brännskador. Efter explosionen omvärvdes hela fartyget av rusånga . Kocken Mulvad-Mikkelsen dog den 19.12 på en förbandsplats av sina kross-skador. Han hade svåra inre skador och höger lårben avslaget på två ställen. Den 22.12 dog 1e maskinist Rasmus Jakobsen av inre blödningar och brännskador. 1e styrman överlevde men hade fått 6 revben brutna bl.a Mässpojken förlorade synen på ena ögat efter att ha fått ansiktet fullt av träsplitter. Ivan Kondrup sjönk inte omedelbart vid explosionen utan vattenfylldes långsamt och först kl 14.15 hade akterskeppet sjunkit och med 15° STB slagsida låg vraket tryckt mot Kalmarsunds BB-sida akterut. För om Kalmarsund hade en stor traverskran sprängts och störtat ut i vattnet från kajen,så att fartyget blivit helt instängt. - Kl 15 blåstes faran över. Bränder rasade överallt och rökmassor vältrade fram över Industriehafen. Vattnet runt de båda fartygen var virrvarrav skrot och spillror. Tre bogserbåtar försökte fre 17.12 dra ut Ivan Kondrups vrak från Kalmarsund men misslyckades. Först den 25.12 kunde Kalmarsund ta sig ut sedan den sprängda kranen föröver röjts bort.

Historik

Laståsngare på 1232 brton byggd 1915 vid Oscarshamns varv av stål.
L.67,5 B 11 Tillhörig Ångbåts AB Kalmarsund (Birger Jeansson) i Kalmar.
Lev 19.6.15 med namn och hemort målade midskepps och blågula fält på bogar

KALMARSUND X 16.12.43

och låringar. Hon var enkeldäckad med back,brygga och poop,häckakter, 2 stora lastrum och 4 intrunkade lastluckor. En mast på rep. back & poop, 2 par luftrör med lastbommar på för- resp. akterkant av midskeppshuset. 600 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat och 2 enkeländade ångpannor. 11 knop i barlast. Skans i Poopen. Övrig inredning midskepps. - 1917 låg Kalmarsund X och Joh.Jeansson hela året internerade i engelsk hamn för att i mars 1918 tvångsmässigt bli insatta i fart mellan England och Frankrike för ententens räkning. I aug 1918 slapp Kalmarsund ifrån denna tidsbefarktning och insattes i kolfarten England-Sverige för sitt eget rederi. Gick sedan fram till april 1940 mellan Sverige och England med trä-och kollaster. Gick sedan fram till krigsslutet 1945 på Tyskland. - Den 28.5.42 på resa Nyhamn-Landskrona med fodercellulosa grundstötte hon i disigt väder vid Sticklarna i Öregrundsgrepen och blev läck i förpiken och tank I .Flottogs av Valkyrian 29.5 efter läktring av last och gick in till Öregrund för tätning. - Den 18.3.46 i Gdansk under kollastning för Slite blev lättmatrosen Torsten William Antonsson,Byske, 19 år, ihjälskjuten av en vaktpost då han i mörkret var på väg ner till fartyget kl 22.50. Han dog på kajen 300 meter från fartyget. - 1950 lade rederiet ner stora summor på fartyget vid en klassning. - Efter 2 års uppläggning i Kalmar såldes hon i maj 1954 till nybildade red AB Anglia (Thorwald Christensen) i Trelleborg,intogs vid Sölvesborgs varv för översyn och insattes i juni 54 i Nord- & Östersjöfart som Britta Christensen. -31.1.58 kolliderade hon på Themsen med ett pråmsläp och gick våren 1959 till nedskrotning vid Gullbergskajen i Göteborg, såld till firma Skrot-& Avfallsprodukter (T,Johannsion).

1) GRANADA 16.12.43

SÄNKT AV BOMBTRÄFF MELLAN KAJEN OCH FÖRSKEPPET VID STORRAID MOT BREMEN

Rapport

Liggande under lossning i Überseehafen (frihamnen) i Bremen med ca 50 ton järnmalm kvar i rummen sänkte vid kaj av en bombkrevad mellan kajen och fartyget under en flygraid torsdag 16.12.43 kl 13. (Lastägare Rohstoffhandel der Vereinigten Stahlwerke GmbH, Düsseldorf)

Journalutdrag

Sön 12.12 kl 12.30 anlänt till Bremen

Mån 13.12 Börjat lossa med 3 kranar kl 08. Kl 11.50 flygangrepp varvid fartyget skakades våldsamt av bombexplosioner i närheten.

Tors 16.12 kl 12.05 blåstes flyglarm.Senare sprang en del av besättningen till skyddsrum vid kajen. Kl 13.15 exploderade ett antal bomber i närheten av fartyget varvid förskeppet skadades och sjönk.När besättningen efter anfallet återvände låg förskeppet under vatten.Besättningen beordrades att bärga sina ägodelar. Konsulatet, mäklaren m.fl underrättats om haveriet. Vaktmän avdelats för fartyget.

Stockholm 19.1.44

G.Mandorf
Befh

Crew list (Kompl SKN)

Befh Nils Gunnar Fredrik Mandorf, Polhemsgatan 8,Stockholm, 9.12.05 (4 år)
1e styrman Carlito Walfred Hullgren, Hossmo, Kalmar län (Febr 40) 11.5.05
2e styrman Bengt Hilding Norwald,Sthlm, 21.11.13
Chief Gustaf Adolf Hoffman,Sthlm, 2.6.93
Maskinist Nils Magnus Örn,Sthlm, 28.5.85
Stuert Bertil Hilding Gustavsson,Norrköping, 16.9.11
Mässuppassare Hans Gunnar Wilhelm Magnusson, 21.8.24
Kock Karl Axel Nordin,Klagshamn ,31.5.10
Matros Karl Filip Norberg,18.1.21
Matros Karl Georg William Ericsson .30.7.08
Matros Ture Elmer Eugen Pettersson ,Sthlm, 17.5.10
Lättmatros Erik Wdwin Pettersson,Strömsbro, 5.3.19
Jungman Karl Erik Strand,Urshult, 10.4.27
Jungman Sven Olof Edwin Kemi, 2.3.18
Donkeyman John Sigfrid Lund, 15.2.93
Eldare Ernfrid Isidor Svahn ,14.12 97
Eldare Karl Oscar Svensson ,Göteborg, 1.12.14
Eldare Erik Herman Alexius Andersson,26.1.01
Lämpare Hans Erik Ohlsson ,Hässleholm, 7.4.20
Maskinelev Evert Malte Jönsson ,9.12 25

GRANADA 16.12.43

Sjöförklaring i Stockholm den 24.1.44 kl 12.30

Kaskoassurerat i Heimdall och SKN.
Lastassuradör obekant.
Lastemottagare:Rohstoffhandel der Vereinigten Stahlwerke GmbH,Düsseldof.
Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno : inga frågor.
Jur kan Lars Waldenström för SKN.

Befh Mandorf: Befh under flyglarmet befunnit sig i ett splitterskydd c:a 50 meter från fartyget.Efter bombträffen hade besättningen skyndat till skyddsrum. Ingen möjlighet funnits att inkvartera dem i Bremen.Firman Midgard i Nordenhaven sänt enbogserbåt som fört hela besättningen till Nordenhavn där besättningen blivit tvungen kvarstanna några dagar i väntan på en passerande svensk båt som kunde föra dem till Sverige. Befh på rederiets order återvänt till Bremen för att ordna med bärgningen. I häftigtsstormhögvatten den 31.12 sjönk Granada helt under vattenytan. Dykare funnit en spricka om BB från däck ner till kölen som på sina ställen varit 4 meter bred.Befh återkommit till Sverige den 13.1.44.

Maskinist Örn: Vid anfallet befunnit sig midskepps eftersom det starka splitterregnet gjort det omöjligt för honom att sätta sig i säkerhet i skyddsrum. Fartyget varit utsatt för synnerligen häftiga skakningar och om någon bomb direkt träffat fartyget eller ej kunde han inte säga. Skakningarna varit ungefär lika häftiga som vid en tidigare bombraid 13.12 vid vilken fartyget inte fått några skador. Upptäckt att förskeppet börjat sjunka. C:a 50 ton malm kvar i akterrummet medan det i förrummet endast funnits en del sopor.

Matros Karl William Eriksson: Befunnit sig i ett skyddsrum i närheten tillsammans med de flesta av besättningen. När faran över blåsts och han återkom till fartyget låg det med förskeppet under vatten. Inte sett något av vad som hänt under pågående bombning. Bränder och kaos överallt.

KK memorial 15.2.44: Bombanfall varvid fartyget svåt skadades.
Ex officio Bo Bergström

Presskommunikén SKNEIII 284

UD meddelar: Enligt till AB Arafart i Stockholm ingångna meddelanden har bolagets ångfartyg Granada nyligen svårt skadats vid flyganfall mot bremen. Fartyget har sjunkit men besättningen är oskadad, och hemsändes till Sverige snarast möjligt. Granada, som byggdes i Sunderland 1922 mätte 2510 ton dw. Fartygets befälhavare var sjökaptenen Gunnar Mandorf,Sthlm.

J.Setterwall,UD.för förtrolig kännedom, 20.12.43 till Rogberg,SKN
Generalkonsul Stridbeck i Hamburg meddelar per telefon följande: Enligt

GRANADA 16.12.43

från svenske konsuln i Bremeningångna u-rättelser hade sv. Ångf Granada -reg nr 7972 - den 17 dec sänkts i Bremens hamn till följd av ett angrepp av Amerikanska bombplan. Fartygethade erhållit en fullträff och sjunkit. Befh och hela besättningen hade i rätt tid kunnat lämna fartyget och hade icke lidit några som helst skador. Konsulatet i Bremen komme att ombesörja besättningens hemsändning via Hamburg. Besättningen skulle troligtvis anlände till Hamburg den 21.12 på morgonen. Sthlm d. 20.12.43

BERGUNGSBERICHT (Bugsier AG.Hamburg 31.5.44)

Die Hebung des nunmehr auf 9 meters Wassertiefe bei Niedrigwasser ganz gesunkene "Granada" wurde der Bugsier auf basis "Kein erfolg -keine Zahlung Übertragen,die am 18.2.44 die arbeiten mit ihrem Spezialbergungsleichter "Berger II" ,unterstürtzt durch ihmen S.D."Capella" in angriff nahm. Die leitung wurde dem Bergungsinspektor Kapitän Saft Übertragen.Zuerst wurde eine gründliche Taucheruntersuchung vorgenommen und dabei festgestellt dass die Bombe an BB-seite des Vorschiffes bei Luke 2 zwischen Kaimauer und Bordwand explodiret war. In der Bordwand befand sich ein Loch,dessen Grösse wegen des dort liegenden Gerölls der Kaimauer und der abgebogenen Spundwand nicht festgestellt werden komnte. Weitere Schäden am Schiff konnten vorerst nicht gefunden werden. An Ladung befanden sich noch c:a 100 tons Erz in Raum 2. Man begann als erste Bergungsarbeit mit der freilegung des Lecks,wozu die Spundwand (spontväggen) und die Trümmer der Kaimauer entfernt werden mussten. Vermittels einer an Land befestigten Giem(?) wurden die Spundhölzer nacheinander gezogen,die von einem Landkran auf die Kaimauer gehievt wurden. Dann ging man die forträumung des Steingerölls mit hilfe eines an einen Kaikran montierten Greifers.Diese Arbeit ging wegen des geringen zwischen Kaimauer und Schiff befindlichen Plätzes nur sehr langsam vonstatten. Das herausgegriffene Geröll wurde in Nr 2 Raum geworfen. Während dieser Arbeit nahmen Taucher eine abmessung der Lulen vor und setzten die an Deck liegenden Scheerstöcke von nr 4 ein. Das zum abdichten der Luken benötigte Holz und anderes Material wurde bei unserer Filialen in Bremerhaven bestellt. Um die stabilität des leeren Schiffes beim späteren aufpumpen sicherzustellen,wurden in Bremen 700 tons Sandballast besorgt. Nachdem der Greifer eine Zeitlang gearbeitet hatte,legte der Taucher durch Spülen mit dem Spritzschlauch das Leck weiter frei.Dabei wurde noch einige Spundhölzer freigelegt,die gezogen und auf Land gehievt wurden um platz zum späteren aufstellen der Pumpen zu schaffen,montierten Bergungsmannschaften inzwischen das Maschinenoberlicht ab.

Am 6.3.44 war das Leck freigelegt.Es hatte eine grösse von 4,5 x 5,5 meter und reichte von Deck bis zur Kimmplatte. Verschiedene nach aussen

GRANADA 16.12.43

stehenden Eisenteile an den Rändern mussten mit einem Unterwasserschneideapparat abgebrannt werden,welche Arbeit einen Taucher mehrere Tage in anspruch nahm.

Am 7.3.44 holte Capella von Bremerhaven die bestellten Abdichtungsmaterialien für die Lukenabdichtungen. Das für die Leckplattform benötigte mateirial wurde Telefonisch in Bremerhaven bestellt. Nach beendigung der Brennarbeiten wurde vom Taucher die Raumhöhe in nr 1 und 2 Raum ausgemessen.Da nämlich auf dem Vordeck des gesunkenen Schiffes schon bei Niedrigwasser c:a 4 meter Wasser standen, musste beim aufpumpen mit einem eindrücken des Decks gerechnet werden.Um dem zu begegnen,wollten wir das Deck an den 4 Lukenecken vind nr 1 und nr 2 mit dicken Holzstämmen nach unten abgestützten. Während gleichzeitig vorbereitenden Arbeiten zur Lukenabdichtung gemacht wurden,legte Taucher nach einander die an Deck liegenden Scheerstöcke in nr 1,2,3,Luke an. Seeventile und sonstige Öffnungen im bereiche des Maschinenraumes wurde von Tauchern abgedichtet,desgleichen auch die Ventilatoren sowie alle sonstiga öffnungen auf dem Vordeck und Achterdeck. Die BB-seite des Vordecks musste vom Taucher freigespült werden,wonach man die dort durch Bombensplinter entstandenen kleineren Leckagen abdichtete.

Am 11.3.44 schleppte Capella die ersten beidenmit Sandballast beladenen Schuten längsseite. Mittels Landkran wurde der Sandballast in Raum 4 ~~geschüt~~ geschüttet.

Am 13.3.44 brachte Capella 2 weitere Ballastschuten und lief anschliessend nach Bremerhaven um Material su holen.

Am 14.3 kan Capella zurück. Das Material wurde auf "Berger 2" an Deck genommen.Die 8 stück 40 cm durchmesser starken Stützhölzer wurden zurechtgesägt ,mit Ketten beschwert und vom Taucher in Raum I und 2 an den Luken-~~ecken unter Deck~~ ecken unter Deck gebracht und festgekeilt. Das anbringen dieser 8 Stützen hahm mehrere Tage in anspruch.Das Ballastnehmen wurde fortgesetzt.

Am 17.3 begannen mit der herstellung des Hölzernen Lukenabdichtungsplattform für Luke 3 in der grösse von 5,80x 8 meter. Ein Pumpschacht wurde gleich mit aufgebaut.

Am 23.3 wurde die fertige Plattform mittels Landkran und Ladegeschirr des Berger 2 von Deck des letzteren zu Wasser gesetzt , mit 45 Faden Ankerkette beschwert und durch Taucher angelegt. Weiters mit Capella von Bremerhaven angekommenes Material wurde übergenommen. Am nächsten Tage befestigte ein Taucher die Plattform mittels Hakenschrauben am Lukensüll und schalkte die überhängende Persenning.

Am 25.3 ist die Ballastübernahme beendet. Es sind in nr I 270 tons, in nr 2 150 tons und in nr 4 380 tons. Die anfertigung des Lukendeckels für die Nr I Luke in den abmessungen 5,80 x 8 meter wurde im angriff genommen.

GRANADA 16.12.43

Am 27.3 war diese Plattform fertig und wurde,mit Ketten beschwert,mittels Kran und Ladebaum des Berger 2 auf nr I Luke placiert. Taucher befestigten die Hakenschrauben und schalkten dann die Luke,nachdem sie sich überzeugt hatten, das die Plattform genau auflag,. - Dannach wurden die Beschwerungsketten wieder abgenommen.Auf dieselbe weise wurde anschliessend gleich die Abdichtungsplattform der Luke 4 gebaut und angebracht,grösse 5x8 meter.
Am 1.4 war auch die abdichtung für nr 2 Luke in grösse 5x9 meter fertiggestellt u angebracht. Für den Pumpenschacht auf Luke 2 hatte der Taucher vier starke Stützen an Lukensüll und Scheerstöcken befestigt, die als Rahmen für dem Schacht dienen.sollten.
Am 2.4 nahm die Bugsier einen wechsel der Arbeitsgruppen vor. Berger 2 wurde durch das Bergungsmotorschiff "Goliath" abgelöst,sowie durch den Marinetauchlogger "Kiel 12",den die Bugsier geschartert hatte. Bergungsinspektor Harmstorf löste Kapitän Saft ab. Die beiden ebengenannten Bergungsschiffe wurden mit je einem Bug- & Heckanker längsseite "Granada" vertäut.
Am 3.4 : Die neuen Taucher untersuchten an der BB Bordwand bei Raum 2 das durch Bombentreffer entstandenen Leck und begamnen anschliessend die $4\frac{1}{2}$x $5\frac{1}{2}$ metern grosse, bis unter die Kimm reichende Beschädigung mit Schweren 6'' starken Planken abzudichten. Die Abdichtungsarbeiten an der Leckage daurte bis zum 6.4.
Am 7.4 suchten Taucher die Bordwand an BB und,soweit es ging, den Schiffsboden nach weiteren Leckagen ab,fanden hierbei verschiedene Plattenrisse und Nietenlöscher welche mit Holzkeilen und Pflöcken abgedichtet wurden. Goliath fuhr nach Schuppen 15 und holte von dem dort lagerndn Bergungsmaterial Holz und Saugeschläuche. Bauten auf Luke 3 eine strake Plattform zum aufstellen der Bergungspumpen. Schraubten anschliessend die zum auspumpen des Hinterschiffes nötigen Saugeschläuche zusammen und hingen diese in den Pumpenschacht von Raum 3.
Am 8.4 nachdem alle Planken für den 4,5 meter hohen Pumpenschacht von Luke 2 vorbereitet waren,begannen die Taucher mit dem festnageln der Planken an die bereits am 2.4 aufgestellten Stützen. Nach fertigstellung des Pumpenschachtes wurde Luke 2 von Tauchern geschalkt.
Am 11.4 Goliath holte am Schuppen 15 lagerndn Bergungspumpen. Erhielten nachmittags Sauerstoff zum Unterwasserschneiden.Montierten den Unterwasserbrenner zum abbrennen einiger Bolzen und Eisenteile auf den Tauchlogger Kiel 12.
Am 12.4 Taucher brannten an der Leckabdichtung einige vorstehenden Eisenteila ab . Nach erledigung des Unterwasserbrennarbeit befstigten die Taucher das Lecksegel vor dem brereits mit Holz abgedichteten Leck. Anschliessend benagelten die Taucher den Pumpenschacht auf Luke2 mit Segeltuch.

GRANADA 16.12.43

Am 13.4 Mit halber Tide,als zu der Zeit,wo mit dem auspumpen des Wracks begonnen werden mussten,standen auf dem Vordeck von Granada 4½ meter Wasser. welches beim aupspumpen einer sehr grosse belastung für das Deck bedeutete, besonders,wo sich ausser den von Tauchern aufgestellten Stützen keine weiteren Deckverstärkungen im Raum befanden. Um der Gefahr des Deckeinbruches nach besten Kräften entgegenzuwirken,entschloss sich Inspektor Harmstorf, zunächst das Hinterschiff flott su machen,um durch die dann enstehende Lage des Svhiffes das Vorddeck von dem Wasserdruck etwas zu entlasten. Diese Masshahme sollte auch gleichzeitig zur verbesserung der Stabilität beim aufpumpen dienen. Montierten 11 Uhr eine Dieselpumpe von 500 tons und eine Benzinmotorpumpe von 300 tons Stündlicher leistung aufdas am 7.4 erreichte Podest von Luke 3. Begannen 12 Uhr mit dem Lenzen des Hinterschiffes,das Wasser nahm,nachdem Taucher noch einige kleinere Leckagen an Deck abgedichtet hatten,gut ab. Um 14 Uhr begann das Hinterschiff aufzuschwimmen.Nachdem das Poopdeck über Wasser war,wurde eine transportable 4″ Motorbergungspumpe zum letzten der hinteren Wohnräume und der Achterpiek aufgestellt. 16 Uhr war das Hinterschiff mit den Wohnräumen bis aug einiges restwasser gelentzt. Das Maschinenraumschott zeigte in Raum 3 an einigen Stellen kleinere Leckagen,welche mit Holzkeilen abgedichtet wurden. Um das Leckwasser aus Raum 3 lenzen su können,würde die auf dem Poopdeck stehende 4″ Bergungspumpe aufden Wellentunnel in Raum 3 montiert und mit dieser,je nach bedarf, das durch das Raumschott einsickernde Wasser gelenzt. Es wurden nun, nachdem das Bootsdeck auch bei Hochwasser über Wasser blieb, beide auf Luke 3 stehende Pumpen mit einem Kran auf das Bootsdeck gesetzt, die Saugeschläuche aus Raum 3 in den Maschinenschacht gelegt und eine Dieselpumpe fertig montiert.

Am 14.4 Da auf dem Deck des Vorschiffes des grossen Wassertiefe wegen ein Pumpenpodest nur unter grossem Holzverbrauch anzubringen war,wurden 2 Dieselpumpen in je eine Kaikran gehängt.Schraubten die vorher in den Pumpenschacht von Luke 2 gehängten Saugeschläuche an die Pumpen und liessen um 12 Uhr die Dieselpumpen vom Vor- & Mittelschiff in betrieb setzen. Das Wasser in der Maschine und im Heizraum nahm gut ab, im Vorschiff dagegen langsamer. Während des Pumpens legte sich das Wrack bis 25° nach BB über. Da das Vorschiff mit eintretender Flut noch nicht flott wurde und die Taucher keine weiteren Leckagen finden konnten,stellten wir um 17 Uhr das Pumpen ein. Schraubten die Saugeschläche von den beiden im Kran hängenden Pumpen ab und setzten die Pumpen an Land. Taucher untersuchten die STB Aussenhaut und den Schiffsboden unter Raum 2 nochmals nach Splitterlöscher ab.Hierbei wurden im Schiffsboden noch einige Nietenlöscher gefunden und abgedichtet. Hielten das Hinterschiff durch Zeitweiliges Lenzen am Tage und in der Nacht mit der 4″- Pumpe schwimmend.

GRANADA 16.12.43

Am 15.4 liessen wir im Heizraum, um die Pumpkraft im Vorschiff weiter su erhöhen, noch eine 8" Motorpumpe montieren. Hingen Anschliessend beide Dieselpumpen wieder in die Kräne über Luke 2 und begannen um 12.30 Uhr das Vor- & Mittelschiff zu lentzen. Das Wasser nahm aber trotz der erhöhten Pumpkraft nur langsam ab. Taucher stellten bei der Untersuchung eine veränderung an dem Lecksegel fest. Das Lecksegel war inder Kimm durch einsanden vom Leck abgerissen und bedeckte somit nicht mehr den unterteil der Leckage. Nachdem der Schaden festgestellt war und während des Pumpens nicht behoben werdenkonnte, wurden alla Pumpen gestoppt und die Dieselpumpen von Raum 2 an Land gesetzt. Taucher entfernten den Sand aus dem Lecksegel und befestigten das Segel,nachdem Sand unter der Leck durch Wasserspülung entfernt worden war,von neumem unter der Schiffsboden.

Am 16.4 Montierten 8 Uhr die Dieselpumpen über Raum 2,begannen 11.30 Uhr mit Allen Pumpen aus dem Wrack zu lenzen. Das Wasser im Wrack nahm gut ab. Während des Pumpens legte sich das Wrack wieder nach BB über und bekam kurz vor dem aufschwimmen 27° BB Schlagseite. 15 Uhr begann das Vorschiff aufzuschwimmen.Um die grosse Schlagseite etwas schneller zu beheben, wurde eine 4'' -Pumpe in den Maschinenraum gebracht und das am BB stehende Wasser aus Maschinen- & Heizraum ausgepumpt.Montierten, nachdem die Dieselpumpen in Raum 2 nicht genügend wasser mehr hatten, eine Dampfkolbenpumpe aug Luke 2 und hileten mit dieser unter Dampfabgabe vom Tauchlogger "Kiel 12" Raum 2 lenz. Gingen ab 33 Uhr Pumpenwache.

Am 17.4 Entfernten wir die abdichtungen von den Luken 1,3 & 4. Gabel alle nicht mehr in betrieb befindlichen Pumpen und Schläuche mit einer Kran an Land. Taucher untersuchten den Schiffsboden und dichteten noch einige nietenlöcher ab. Spülten mit Deckwaschschläuchen den Heiz- & Maschinenraum sowie Decks ab. Hielten das Vorschiff mit der Dampfkolbenpumpe lenz.

Am 18.4 Die Schiffbesatzung von Goliath und Kiel 12 machten aufräumungsarbeiten auf dem Wrack. Die Bremer Lagerhaus AG begannmit dem Löschen des noch in Raum 3 befindlichen Erzes von c:a 50 tons. Hielten das Vorschiff durch zeitweiliges pumpen mit der Dampfpumpe lenz.

Am 19.4 Entfernten die Lukenabdichtung von Luke 2.Begannen in Raum 4 mit einem Greifer den Ballast,welcher bei aufpumpen zum Teil nach BB gerutscht war und nun dem Schiff noch eine BB Sclagseite von 15° gab, nach dem STB seite überzutrimmen. Hielten das Vorschiff lenz.Gingen Nachtwache.

Am 20.4 Tri mmtem Granada auf ebenen Kiel. Montierten zur sicherheit für die überführung nach Bremerhaven auf ein vorher in Raum I gehängten Podest eine Dieselpumpe. Nahmen die bei Schuppen 14 lagernden Rettungs boote und Flösse auf Granada anbord und machten das Schiff für die überführung nach Bremerhaven fertig.

Am 21.4 Verliessen mit Granada Morgens 5 Uhr im Schlepp von Schlepper

GRANADA 16.12.43

"Wega","Columbia" und "Capella" Bremen mit bestimmung Bremerhaven. Trafen 12 Uhr in Bremerhaven ein und machten im Kaiserhafen fest. Capella blieb bis zur eindockung am 25.4 als Pumpendampfer bei Granada längsseits. Nach der eindockung von Granada nahm Capella das Pumpenmaterial anbord und brachte es nach Bremen zurück. Damit war eine sehr schwierige Bergung erfolgreich beendet. Der aufwand an Meterial war ausserordentlich gross und eine grosse anzahl erfahrener Bergungspezialisten und geschickter Taucher waren vom 18.2 bis 21.4.44,also über 2 Monate,tätig. Alle von der Bergungsleitung getroffenen massnahmen erwiesen sich als richtig. Besonders schwierig gestaltet sich die freilegung und abdichtung des grossen Bombenloches in der BB Bordwand,dass von der Deck bis unter die Kimm reichte und vor dessen Abdichtung auch noch Unterwasserbrennarbeiten in völlig undurchsichtiges Wasser nötig waren. Zu bemerken ist noch, dass die arbeiten sehr häufig durch Fliegeralarm gestört wurden. Es war nicht immer möglich,rechtzeitig die Schutzräume aufzusuchen,weil erst die Taucher aus dem Wasser kommen und ausgezogen werden mussten,sodass also die Bergungsmannschaften oft in Lebensgefahr waren.

Friedrich Harmstorf
Bergungsinspektor

Följebrev till bärningsrapporten,Hamburg 31.5.44
från Bugsier till SKN.

I brevet upprepas vad som sägs i rapporten men i andra ord,som t.ex:
"Ein grosser haufen von Trümmern und Geröll von der Kaisermauer,der sich vor der Lack gelagert hatte, musste in mühseliger Arbeit durch einen Greifer aufgenommen werden. Von der abgebogenen Spundwand mussten die Spundböhlen einzeln mit einer Grossen Gien gezogen werden,damit der Taucher überhaupt erst einmal an dieses Leck herankommen konnte."

"Alle Öffnungen im Maschinenraum and auf Deck wurden von Tauchern abgedichtet.Das BB Vordeck,welches von Geröll und Schmutz bedeckt war,musste von den Tauchern mittels Spritzschläuchen gereinigt werden,damit man die durch Sprengstücke verursachten vielen kleinen Locher auffinden und abdichten konnte."

"Die Herstellung der grossen Plattformen zur abdichtung der Luken erforderten viel Arbeit und Material. Auch das anlegen und befestigen dieser mit je 6 tons Ankerketten beschwerten Plattformen verlangte grosse geschicklichkeit der Taucher,zumal diese Arbeiten in dickem Wasser ausgeführt werden mussten. Das Abdichten des $5\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$ meter grossen,durch die Bombenexplosion in die Seitenwand gerissenen Lecks, bereitete den Tauchern viel schwierigkeiten. Infolge der grösse dieses Loches musste man 6´´ starke Bohlen verwenden.Jede Bohle musste vor der herablassen mit dem ihrem auftrieb entsprchenden Gewicht belastet und dann unter Wasser von den Tauchern mit

GRANADA 16.12.43

Hakenschrauben und dergleichen befestigt werdem. Nach fertigstellung des Gerippe, wurde dieses mit einem aus Segeltuch hergestellten Lecksegel abgedichtet."

" In der umgebung des Lecks befindlichen kleine Leckagen,als herausgesprungene Nieten,kleine Splitterlöcher etc,wurden nach mühseligen suchen von den Tauchern abgedichtet."

"In diesem fall war die Abdichtung besonders schwierig,weil die Bombe gleichzeitig die Kaimauer beschädigt und ein grosses Loch in die Seitenwand des Schiffes gerissen hat, wo hinein auch das Geröll der Kaimauer gefallen war."

---- Unter berücksichtigung dieser Ausführung halten wir einen Bergelohn von SKR 250.000:- für angemessen. Wir hoffen sie hiermit einverstanden..

(Bärgingen belyses vidare av Max Doflein korrespondens med SKN)

MAX DOFLEIN, Hamburg, till SKN

I brev till SKN,Hamburg 22.12.43.

...Das Schiff liegt längsseit am Hafenkai undhat erheblich Schlagseite nach Land zu. Das Heck liegt hoch aus dem Wasser, das Vorschiff unter Wasser.Die Bordwand an BB-seite bei Luke 2 vorne ist stark beschädigt . Anbord des Schiffes befanden sich etwa 90 Tonnen Erzladung. Durch die Feuerwehr würde zunächst das Hinterschiff ausgepumpt und lenzgehalten so dass dieses schwimmend geblieben ist. Mit der Bugsier-Reederei habe ich eine vorläufige abmachung dahin getroffen dass diese sodort der Bergung anfangen soll. Die Bugsier hat diese Arbeiten bereits begonnen und hat jetzt die Lenzhaltung des Hinterschiffes übernommen. Die Bugsier ist bereit die Bergungauf dem basis "Kein erfolg- keine zahlung" zu übernehmen und ich erwarte ihr drahtliches einverständniss.

I brev t. SKN, Hamburg 7.1.44

Der D.Granada ist infolge der um die Jahreswende eingetretenen erheblichen Stürme und Hochwasser ganz voll gelaufen und gesunken. Dadurch wird jetzt eine vollständige Hebung des ganzen Schiffes erforderlich...

Dito, Hamburg 26.1.44

Meine Bemühungen,die Bergungsarbeiten weiter zu betreiben,sind leider bisher nicht von erfolg gewesen. Die Bremer Behörden des Reichskommissars für die Schiffahrt bestimmen die Reihenfolge der Bergungen und ist für diese massgebend der Gesichtspunkt,was zunächst für den Verkehr im Bremer Hafen am zweckmässigsten ist. Zur Zeit muss die Bugsier noch 2 andere Dampfer heben ((En av dem var Ile d'Aix i Bergens hamn)) ,erst dann wird mit D. Granada angefamgen werden können. Nachder bisherigen stand der Bergungsarbeiten wird vielleicht in 3 Wochen eines von den beiden Schiffen geborgen sein können,welche noch vor Granada an der Reihe sind.

GRANADA 16.12.43

Doflein i brev t. SKN ,Hamburg 18.2.44

Mit der Bergung des Schiffes wird nunmehr begonnen....

Dito, Hamburg 3.3.44

Das Schiff liegt noch unter Wasser am Kai. Bei Normalhochwasser stehen c:a 4 meter Wasser über der Deck. Das Schiff liegt ganz horizontal auf dem Grunde. Die Taucheruntersuchung hat ergeben dass an BB-seite bei Luke 2 in der Aussenhaut sich ein Loch von c:a 16 Quadratmeter befindet. Man muss vermuten dass die Sprengbombe durch die Luke von oben gefallen ist weil die bisherigen untersuchungen keine beschädigung des Decks ergeben haben. ...Die ~~bisherigen Untersuchungen~~ beschaffung des Ballastmaterials macht schwierigkeiten. Es ist gelungen,anstelle von Sand,Erz aus einer hier liegenden Ladung zur verfügung zu bekommen. Die Bugsier wird das Erz übernehmen und in natura später wieder zurückgeben. Nach dem heben des Schiffes wird das Erz wieder aus dem Schiff herausgenommen und es muss dann für die überführung des Schiffes später versucht werden eine andere Ladung zu bekommen oder Sandballast. In Bremen besteht in absehbarer Zeit keine Dockmöglichkeit. (Bett att få ritningar på Granada nersända snarast möjligt) Für die unterstützung der Berger sowie die Notreparatur wird zunächstder Kapitän des Schiffes oder ein Steuermann benötigtt. Wenn einer dieser beiden Herren in cirka 14 Tagen von Schweden die Ausreise nach Bremen antritt, genügt es. Ich bitte dass die Reederei rechtzeitig Haeger & Schmidt in Bremen - die Makler des Schiffes - benachrichtigen. Es ist damit zu rechnen dass Kojenausrüstung zur herrichtun von Schlagstätten für cirka 7 Mann Besatzung,ebenso Essgeschirr und Positionslaternen hier in Deutschland nicht genügend schnell beschafft werden können. Wie im falle Dampfer " Gapern" bitte ich auch dass für GRanada seitens der Reederei diese Sachen von der Reederei mit einem Kompanieschiff gelegentlich nach Bremen geschickt werden, adressiert an die Firma Haeger & Schmidt.

Telegram Doflein till SKN ,ankom SKN 13.4.44

Granada wird freitag oder sonnabend flott werden Absendet sofort Kapitaen oder Stellvertreter und einen Maschinisten nach Bremen um Damfper zu übernehmen punkt Werde dafuer sorgen dass Granada nach Hebung durch Wache besetzt wird und ins Dock zur ausfuehrung notreparaturen kommt.

SKN svarat i telegram 13.4

att kapten Mansdorf "schon in Bremen und steht mit der Firma Heger Schmidt in verbindung.Betreffs Maschinist werden wir später zurückkommen.

Doflein telegram t SKN ,ankom 18.4.44

Granada ausgepumpt und schwimmt Ueberfuehrung voraussichtlich Wochenende nach Wesermünde zwecks eindockung punkt Bitte bereithaltung auf abruf nach Wesermunde ausser Maschinist noch ein Heizer ein Matrose=Doflein

GRANADA 16.12.43

Doflein i brev t.SKN,Hamburg 22.4.44

Meddelat att : fartyget bogserats på morgonen 21.4 av en bogserbåt och med pumpbåt långsides samt assisterad av ytterligare en bogserbåt från Bremen till Wesermünde för indockning den 24.4 i Lloyd-dock i Wesermünde/Bremerhafen. Befh Mansdorf och Bugsier skött bogseringen. Doflein räknar sedan upp skador som måste åtgärdas före bogsering till Sverige.

"Der Vormast ist im Laderaum vollkommen durchgebrochen. Es muss ein neues stück Mast eingebaut werden von Schiffsboden bis zum Deck. Der mast über Deck ist in ordnung. Das gesamte Schiff ist in allen Räumen zu reinigen und mit neuem anstrich zu versehen. Dazu ist zunächst der im Schiff befindlichen Sand -und Splitballast von c:a 600 Tons aus der Schiff zu hehmen. Dieser Ballast soll zur überführung im Schiff bleiben. Sämtliche Tanks ~~sin~~ sind zu reinigen und zu drücken. Sämtliche Wohnräume,Kammer,Kombüse,pantrys etc sind zu reinigen und reparieren beszw. zu sehr groseem teil in den Holzeinrichtungen und Möbeln zu erneuern.Auf der Brücke ist ein grosser teil des Holzschantzkleides zerstört und muss zur hälfte erneuert werden. Fast sämtliche Ladelukedäckeln und die dazugehörigen persenningen sind zu etneuern. Die Masbhine sowie sämtliche Hilfsmaschinen,Winschen u. Spills sind zu reinigen u. zu überholen. Die ganze Elektrische einrichtung ist zu überholen. Die Kessel sind zu reinigen und zu prüfen,ebenso alle Rohrleitungen. Einen der beiden Kessel werde ich, wenn möglich, in Wesermünde von der Werft instandsetzen lassen und die Rudermaschine und das Ankerspill für die überführung in betriebdfähigen zustand zu setzen. Der Grösste teil des Inventars und der Ausrüstung in den Wohneinrichtungen muss erneuert werden ,so auch der Decks - & Maschineninventarausrüstung. Der Propellerschaft muss gezogen werden . Die dauer der Notreparatur in Wesermünde lässt sichmoch nicht übersehen. ...Ich benötige dringend einen Maschinisten, 2 Matrosen und 2 Heizer,weil Leute hier schwer zu bekommen sind . ...Nach den Augenblicklichen Verhältnissen bin ich im Zweifel ob ich wiere von der Kriegsmarine eine volle überführungsbesatzung erhalten kann. Wenn nun von Schweden Kapitän, Steuermann, zwei Matrosen und zwei Heizer bestellt werden so brauche ich nur noch 3 weitere Leute von der Kriegsmarine,die ich wohl bekommen kann. Notwendigen Inventars und Kammerausstattung sollen möglichst schnell mit einer Kompanieschiff nach Wesermünde gebracht werden, so dass die abfahrt des Schiffes nach fertigstellung der Notreparatur nicht verzögert wird.

SKN ,Sthlm 4.5.44 skrivit t.Doflein

att "wir es B-r zweckmässig halten den D.Granada nach Landskrona bugsieren zu lassen.

Doflein i brev ,Hamburg 2.5.44 till SKN

(Ankom SKN den 25.5) Meddelat att Granada in~~dockats~~ i Wesermünde tisdag

GRANADA 16.12.43

...Durch das liegen unter Wasser sind natürlich alle Räume verschmutzt, beschädigt oder verquollen. Die Zerstörung ist aber nicht so stark, weil das Schiff nicht so lange unter Wasser gelegen hat. Die Maschine sah zum beispiel nach oberflächlichem aufräumen schon einigermassen manierlich aus. Die auf den Decks liegenden reste des Ballastes sowie andere Trümmer werden in den Raum geworfen und dienen weiterhin als ballast. Das Schiff besitzt noch 3 Rettungsboote,wovon die beiden grössten auf Luke 3 gesetzt worden sind,denn die Davits an beiden Seiten waren beschädigt. Die Davits werden repariert und die Boote wieder an den richtigen Platz gesetzt werden. Die Boote selbst waren noch gut erhalten, nur die Schutzkleider waren zerrissen. Das Kommandostand wird soweit wieder hergerichtet,dass das Schiff von dort aus geführt werden kann. Die Werft wird als Wohnräume für die Besatzungsmitglieder das Kartenhaus,einer weiter hinten befindlichen Aufbau aufdem Bootdeck und ausserdem 2 Räume unter den Bootdeck herrichten und auch die Küche wird wieder provisorisch betriebdföhig gemacht werden. Die Schraube wird, um die überführung des Schiffes zu erleichtern abgenommen und entweder an Deck verzurrt oder in einem Raum als Ballast gesetzt. Das Rudergeschirr sowie die Rudermaschine werden die nötige überholung erhalten. Auch wird ein Kessel betriebdfähig gemacht und das Ankerspill überholt,damit dieses während der Reise benutzt werden kann. Die Lukenbedeckung ist teils stark beschädigt und teils ganz verlorengegangen, so dass eine abdichtung der Luken eventuell durch Holzplanken beschafft werden muss.

Doflein i brev ,Wesermünde 4.5.44,till SKN

...Ich muss bemerken dass der umfang der Arbeiten doch erheblich grösser geworden ist als wir zuerst dachten,weil nach forträumung des Ballastes und reinigung im Dock sich herausgestellt hat, dass an der Havariestelle die Aussenhaut des Bodens von BB nach STB eingeknickt ist, so dass im Boden viele Platten erneuert und gerichtet werden müssen. ...

Dito ,Hamburg 9.5.44

..Dass Schiff muss mit Handsteuer überführt werden weil die Werft nicht in der lage ist die Dampfsteuereinrichtung in ordnung zu bekommen, insbesondere ist es der Werft nicht möglich den dazu benötigten einen Dampfkessel betriebsfähig zu machen. Die Davits für die Boote können nicht repariert werden.Nur ein Boot wird so aufgestellt dass es in See benutzbar ist für die überführungsbesatzung. Der Propeller kann nicht abgenommen werden weil in dem Dock kein Kran ist. welcher den Propeller abnehmen und ins Schiff setzen kann. Im übrigenist alles für die überführung vorbereitet,insbesondere sind mir von der Kriegsmarine 4 Mann als ergänzung der Schwedischen Besatzung zugesagt worden, welche am 9.5

GRANADA 16.12.43

Mittags in Wesermünde eintreffen. Es ist mir Heute gelungen der Schlepper "Fairplay XIV" für die Schleppung von Brunsbüttel Binnenhafen nach Landskrona zu chartern. Der Schlepper kann erst am 15.5 das Schiff anfassen , da er vorher eine reparatur durchmachen muss. Der Schlepper wird nach abgabe der Granada in Landskrona weiter nach Norwegen gehen und haben wir den vorteil ,dass wir nicht die Rückreise zu bezahlen brauchen. "Fairplay XIV" soll zuerst nach abgabe der Granada noch 4 Mann Deutsche Besatzung nach Helsingör zurückbringen.

Doflein t. SKN,Hamburg 13.5.44

Fairplay XIV väntas inträffa i Brunsbüttel 16.5.men måste då först avmagnetiseras varför bogseringen torde kunna börja först den 17.5. Bogserbåtarna Heros och Comet bogserade Granada från Wesermünde till Brunsbüttel den 10.5.

Dito, 5.6.44

Omtalat att han erhållit en räkning på RM 11000:- från Bugsier för bogseringen. Granada bogserades iväg från Brunsbüttel vid midnatt 19.5 men kom till Landskrona först pingstafton 27.5 efter en bogsering som tagit 12 dagar 12 timmar à RM 880:- per dag. Minspärrar, byar, flyglarm och div problem (förutom tvånget att ligga till ankars nattetid) tvingat till många och långa upphåll på resan Brunsbüttel-Landskrona. Annandag Pingst 29.5 gick Fairplay XIV vidare till Helsingör med 3 av de 4 marinsoldater som tjänstgjortpå Granada u. bogseringen.Den fjärde rymt i Landskrona.(Sid 14)

Hembogseringen av Granada

9.5.44 kl 22 Bogserbåten Heros anlänt till Wesermünde och förtöjt långsides Granada.

10.5 kl 04.15 avgått under bogsering av Heros och med lots ombord. Comet avlöst Heros kl 15 och tagit över bogseringen. Kl 18.30 gjort fast i Brunsbüttel i väntan på "Fairplay XIV."

14.5 All genomfart i kanalen stoppad .

16.5 Fairplay XIV anlänt till Brunsbüttel och avmagnetiserat.

19.5 Fairplay XIV gjort fast långsides Granada kl 16.30,kanalbogserbåten tagit bogserkabel ombord,resan fortsatts, kl 19.20 gjort fast i kanalen för flyglarm.

20.5 Kl 06 fortsatt resan,anlänt till Holtenau kl 15.

21.5 Den tyska besättningen, 4 man,påmönstrat i Holtenau.Kl 17 förhalat till en kaj i Kiels hamn.

22.5- 24.5 Hårt väder omöjliggjort avmagnetisering

25.5 Avtagande vind, avmagnetiserat.

26.5 kl 09 Fortsatt resan från Kiel bogserad av Fairplay XIV

27.5 kl 20 anlänt till Landskrona

forts

GRANADA 16.12.43

28.5 Båtsmännen Bartels,Puhlmann och matrosen Kloss avmönstrat för vidaee befordran till Helsingör. Kocken Nello Casati uppenbarligen rymt.
29.5 kl 08 Fairplay XIV avgått till Helsingör.

REDERIETS BREV TILL SKN och annan korrespondens

Red AB Arafart, Sthlm 17.12.43 till SKN

Befh på e.m den 17.12 lyckats uppnå telefonkontakt med rederiet och bekräftat att ingen skadats och att hemtransport med tåg inte varit möjlig att ordna på grund av bombningarna och flykten från städerna ,varför besättning får hemsändas med svenska båtar via Nordenham/Brunsbüttel.Rederiet uppmanat befh söka kontakt med generalkonsulatet i Hamburg. "Fartyget är vattenfyllt i förskepp och maskinrum och när befh idag lämnade fartyget hade aktre maskinskottet börjat läcka. Försök hade gjorts från hans sida att med besättningens hjälp söka täta dessa läckor,men med hänsyn till det riskabla läget hade mycket liten nytta kunnat göras. Han hade förgäves sökt uppnå kontakt med assuransagenterna som troligen blivit utbombade."

Dito, Sthlm 21.12.43

14 man avrest den 20.12 kl 20 från Kiel-Holtenau med ss Eva och 4 man med ss Amsterdam,samtliga för landsättning på Trelleborgs redd.

Bremenagenten,telegram avsänt 21.12 kl 12.47 t.Arafart

Erster Offizier Hullgren von Granada abreiste gestern Holtenau mit Schwed. Damfer Eva.Hullgren muss zwecks verklarung Konsulat schnellstens Bremen zurückkehren.

Svarstelegram Arafart till agenten som ovan.

Telegrammbezug Granada instruieret Kapitän dass wir keine Verklarung in Bremen für nötig halten.Dies kann später in Schweden gemacht werden. Erbitten seine Drahtbestätigung und aufgabe heutiger situation.

Arafart till SKN, Sthlm 7.3.44

Meddelat att " Kapten Gunnar Mandorf medföljder ss Eva,som avgår från Oxelösund om torsdag,varför han beräknas kunna inträffa i Bremen 13/14 ds.

Befh Mandorf i brev till Arafart,Bremen 29.3.44 (Ankom 6.4.)

Då jag avreste från Sverige förelåg uppgifter om att bärgningen av Granada skulle ha påbörjats den 16.2. Vid min ankomst hit kunde jag fastställa att bärgningsfartyget mycket riktigt förhalat till Granada och gjort vissa undersökningar vid den tidpunkten men sedan legat så gott som overksamt på grund av materialbrist. I tre veckor har bärgarna t.ex fått vänta på trävirke.Under de sista 14 dagarna har sådant anskaffats.Täckluckorna til 1ans,3ans och 4ans luckor äro färdiga och påskruvade.Vidare har fördäcket stöttats med grova balkar och i lastrummen nedsänkts c:a 600 ton barlast bestående av sten och sand. Sakkunskapen ansåg detta nödvändigt. Ungin -

GRANADA 16.12.43

Länspumpning kan inte påbörjas förrän hålena i förskeppet tätats och 2ans lucka täckts. Första pumpningsförsöket beräknas kunna utföras om c:a 14 dagar. Dethar konstaterats att bomben gått genom huvuddäcket om BB och fortsatt ut genom fartygssidan till kajmuren där den exploderade och rev upp ett hål på c:a 4 x 5 meter i fartygssidan och skadade 2ans tanktak och ev. även bottenplåtar. 3ans lastbom har svårt krökts.Det påstås att ett annat fartyg törnat emot densamma. Arbetet fortsätter i vanligt tempo med avbrott för flyglarm o.dyl. Jag hoppas att i början av april kunna komma med gjädjande nyheter.

Brev från Agenten till Arafart,daterat Bremen 29.5.44

Wie aus unserer Löschzeitaufgabe hervorgeht,löschte der Dampfer vor deiner Versenkung etwa 2063 tons Erz. Nach Hebung des Schiffes wurden 48,5 tons aus Raum 3 geborgen.Demnach ergibt sich gegenüber der Konnossementsgewicht nunmehr eine Fehlmenge von rund 129 tons,die sich noch anbord befinden muss,oder bei den Bergungsarbeiten verloren gegangen ist.
(I nov 1944 stod det klart att 129 ton malm måste betraktas som förlorade)

NOTREPARATUR BEI DEUTSCHE SCHIFF-& Maschbau A/G,WESERMÜNDE

Gesamtkosten RM 18032:55.
Verbogene Platten & Profile an Aussenhaut & Deck ausbauen u.Abtransportiere
Die Provisorische Notreparatur ausbauen u. abtransportieren.
Aussenhaut dicht Flicken (52,4 quadratmeter Blech 11mm,6 Qms 12 mm)
5 Rahmenspanten & 5 Kimmstützplatten 32 Quadratmeter 11 mm & 4 Abweiser-stege anfertigen und einbauen.Ingesamt 7996 Kilo Eisen.
STB Boden eine Dopplung 2300x1150x16 einbauen,dazu 5 Stege anbringen,ins-gesamt 473 kilo Eisen.
Schanze auf Brücke provisorisch herstellen & Luken provisorisch andecken.
Eine Dopplung auf Deck 900x600 dichten,9 Splitterlöcher an Deck dichten.
Für vordere Mast Wanten und Stege provisorisch befestigen.
Einen Bootsdavit versetzen,Boot provisorisch aufstellen.
Maschinenoberlicht aufstellen.
Nieten & Nähte in der Aussenhaut stemmen.
Div.Leckagen an Boden und Aussenhaut sowie Scheergangsriss el.Schweissen.
Handruder & Ankerwinde gangbar machen.
Reinigungsarbeiten ausführen.
provisorische Wohnstätte für 10 Mann herstellen einschliesslich Proviantrau und Kombüse provisorisch herrichten.
Gerüst bauen zur herführung der Notreparatur.

Effekter

SKN ersatt rederiet med 8958:- den 21.3.44
De flesta ombord förlorat allt de ägde. Mässpojken t.ex förlorat för 819:-

GRANADA 16.1.243

kocken för 1044:-, jungman Strand för 517:-, eldare Andersson för 1005:-

Jungman Kemi satt upp bl.a 5 st krogskjortor 60:-
Befälet förlorat mer spridda klädesplagg och div. småsaker vilket talar för att de packat och fått med sig mycket mer än manskapet.
Listorna skrivna i Nordenham 18.12 43 på urrivna skrivblockspapper.
2e styrman och stuert fått kostym och överrock skadade,kocken fått sin kostym sönderriven.

Besiktningsinstrument Landskrona

Gramada ankom Öresundsvarvet i Landskrona den 29.5.44 under bogsering av Fairplay XIV, indockades 3.6 och utdockades först den 2.9. Reparationen avslutades 23.9.44. Fartyget kvarlåg vid varvet till 11.10.44 då det förhalades till uppläggningsplats utanför staden .Först den 1.8.45 avgick hon på sin första resa i fredstid för att lasta malm i Luleå, befh Gunnar Mandorf.
Sten Heger besiktigat 30.5.43 ff .Instrumentet på 88 foliosidor är daterat 30.11.44.
Reparationen kostade 516.730:- kr
Följande endast ett axplock:

Innan besiktningen kunde börja måste all barlastsand tas iland ur rummen och stora mängder slam och dy röjas undan i rum ,tankar,maskin-Och eldrum. Vidare måste all skadad och förstördinredning som låg utkastad och spridd i hytter och skansar forslas iland. Hela botten från kollisionsskottet och ända till eldrumsskottet var upptryckt c:a en fot och avsevärda skador uppstått i bordläggningen på båda sidor,särskilt svåra om BB,beroende på det svåra tryck fartygetvarit utsatt för. 34bottenplåtar skadade om BB, 20 om STB samt 6 plåtar i kölstråket.4 av dessa måste förnyas. Bottenstockar, toppspant,sidospant,centerköl etc intryckts och delvis bräckts. BB slingerköl tryckt platt mot skrovet.Stora skador i rummen,särskilt i förrummet där tanktaket svårt skadats.All garnering måste förnyas. Stor förödelse på däck. Alla trädäck som legat under vatten svällt och buktat sig och måste förnyas.Fördäcket blivit så snedvridet vid explosionen att ett stort antal plåtar måste tas ut för riktning på båda sidor. Ett stort antal däcksbalkar intryckta.I Bryggskärmarna, som legat under vatten,hade bräderna svällt och spräckts och måste helt förnyas. Kommandobryggan inte legat under vatten men trädäcket måste drivas,nya plankor inläggas,solsegelstöttor förnyas. Båt- Och bryggdäck inte legat under vatten men trädäcken svällt i fukten och pressats upp.Lastluckorna,särskilt nr 1 å 2, hårt sakadade med intryckta karmar och bortslitna skalkningsbeslag. Alla 4 winscharna måste repareas iland. Förmasten knipplat sig under däck och måste där helt förnyas. Aktermasten skadad.All löpande rigg förstörd av ros

GRANADA 16.12.43

Livbåtarna måste repareras, dävertarna förnyas. All inredning i hela fartyget måste förnyas inklusive skott,tak & durkxklädnader,el ledningar etc All el. installation ombord förstörd. Värmeledningen måste repareras. Ny radiopejlapparat etc. Hela mskineriet som legat under vatten och ut-xx satts för mudd,slam och rost måste plockas isär, gås igenom och förnyas där då erforderligt. Alla rörledningar måste omisoleras,alla flänsar tätas pannorna öppnas för genomgång etc tec.

Gramada åter i fart

Först den 1.8.45 kl 13.45 avgick Granada från Landskrina där hon legat uppkagd efter reparationen. (Se sid16) Befh var Gunnar mandorf. På resan till Luleå för malmlastning upptäcktes att spisen fungerade dåligt. Denundersöktes i Luleå 10.8. och befanns spjäll och rökgångar sönderrostade Spisen måste ommuras och nya delartillverkas. Den fungerade ändå inte bra och en ny spis måste installeras av Bolinders Farbriks AB för 1397:13. SKN ersatte med 931:42 den 7.9.45 (1/3-dels avdrag)

Assurans

SKN 21.3.44 för effekter 8958:-
SKN 21.3.44 för hyresersättning 9141:55
SKN 19.6.44 till Doflein 420:03
SKN 28.9.44 Till Bugsier för bogseringen 4200:25
-"- till Deutsche Maschinenbau AG,Wesermünde för nödrep.30.296:49
-"- T. Fairplay Red.för Fairplay XIV hyra 18.481:10
SKN 4.10.44 till Arafart 400.000:-
SKN 17.10.44 till Doflein 7476:75
SKN 8.12 44 till Arafart a conte reparation 50.000:-
SKN 30.11.44 till Bugsier för bärgningen 184.999:17
SKN 26.1.45 till SÅAF för besiktning 3961:-
SKN 27.2.45 lösen av dispache 2600:-
AKN 3.4.45 Till Arafart i slutresättning 68.587:82
SKN 6.9.45 till rederiet för ny spis 931:42
SKN 30.9.46 -"- för stativ mm 1050:-

SKNEII disp — Dispache Sthlm 29.2.45

P.G.Hasselrot ålagt SKN ersätta rederiet med totalt 770,498:68 med avdrag för vad som tidigare utbetalats. Resterande belopp att betala för SKN 68587:82.

Egna noteringar — RAIDEN 16.12.43

Bremen brann ännu efter den stora raiden den 13.12 då U.S.8th Air Force den 16.12 kl 13.09-13.22 med 535 B-17 och B-24 bombplan i s.k Teppischwurf fällde 1508 ton bpmber över staden,varav 4023 st 250 kg-bomber och 10044 brandbomber.

GRANADA 16.12.43

Bombplansarmadan eskorterades av 201 jaktplan av typerna P-38, P-47 och P-51. I närheten av Granada sänktes tyska ss Vulcan på 594 brt B -27 och då danska ss Ivan Kondrup fick en fullträff skadades svenska Kalmarsund X svårt av splitter . OKW meddelade 17.12:
" Feindliche Fliegerverbände flogen bei Tage über die Deutsche Bucht ein und warfen eine grosse zahl Spreng- Und Brandbomben auf Wohngebiete verschiedener Nordwestdeutscher Orte. Dadurch entstanden besonders in BREMEN schwere Zerstörungen.Unersetzliche Kulturdenkmäler wurden vernichtet. In den Abendstunden führten Britisch-Nordamerikanische Bomberverbände erneut einen schweren Terrorangriff gegen die Reichshauptstadt.Es entstanden betrcähtliche Schäden. Luftverteidigungskräfte vernicteten trotz wettermssig schwieriger Abwehbedingungen 38 der Bomber.

HISTORIK

Lastångare på 1808 brton byggd 1922 vid Osbourne,Graham & Co i Sunderland av stål. (Ex Kalfond,St.Roch) L. 78,9 B.12 Tillhörig red AB Arafart (Axel Appelquist) i Stockholm,inreg. i sept 1933. Inköpt i juli 1934 som Granada från Bergen. Welldäckad. 870 ihkr triplemaskin från G.Clark & Co,Sunderland. St.Roch var först Engelsk,tillhörde sedan Bergenske D/S A/S i Stavanger som Kalfond och därefter B.Gjestland & I.Ellertsen i Bergem som Granada. I juli 39 avled befh Nils Flinck,Åhus, 53 år ombord av hjärtslag då fartyget låg i London. Befh blev sedan Erik Browaldh,Norrköping. Natten till den 5.5.43 bordades Granada i Holtenau av en polisbåt och Gestapo kom ombord och anhöll stuert Georg Jansson,Sandviken, 33 år.Inga förklaringar gavs och befh protesterade förgäves. UD kunde heller inget göraoch tilläts varken träffa Jansson eller ta del av anklagelsematerialet. I april 44 dömdes Jansson av Volksgerichtshof i Torgau till livtids tukthus för verksamhet riktad mot Tyskland. - I dec 1946 på resa Gdansk-Hälsingborg gick matrosen Ernst Birger Andersson, Bersbo, 33 år, överbord och drunknade. -9.5.49 avled befh Sven Erik Pernbb ,Sthlm, 52 år,ombord på Granada. - I juli 1953 såldes Granada för 480.000 kr till redaren Bernhard Sergo ,Stockholm som satte fartyget i trampfart i Nord-Och Östersjön som Vaika av Monrovia,med Compania Maritima Virona SA som skyltredare. Vaika fick sällskap med tre andra svenska veteraner i detta rederi,nämligen Mardu (ex Bore.)byggd 1910 i Campeltown, Voosi (Ex Skaraborg) och Torgu (Ex Aslög) ,samtliga f.d Sveabolaget i Sthlm. Redaren Sergo var bosatt i Rotebro. I febr 1960 gick Mardu och Torgu till nedskrotning i Belgien. I mars 1961 gick Vauka (Ex Granada) till nedskrotning i Spanien.

3)

MARGOL 16.12.43

BOMBSKADAD I BREMEN VID SAMMA KAJ SOM IVAN KONDRUP & KALMARSUND X.

Journal.

Sön 12.12.43 anlänt till Bremen och förtöjt i Industriehafen på utsidan av ss Masilia av Göteborg. Ingen lossning.

Mån 13.12 Ingen lossning. Flyglarm kl 11.10-13.40 med synnerligen häftigt bombardemang. Kl 14.35 gavs förvarning och kl 15.05 nytt flyglarm som varade till kl 15.22.

Tis 14.12 Ingen lossning.

Ons 15.12 kl 13 förhalat till lossningsplats och börjat lossa malmlasten kl 15.37.

Tors 16.12 lossat till kl 12.05 då flyglarm gavs. Staden samt hamn-och kaj anläggningarna bombarderades på det våldsammaste. En mängd bomber föllo neri fartygets närhet coh skrovet riste och skakades. Något akter om Margol träffades "Ivan Kondrup" av Köpenhamn av en bomb så att den omedelbart sjönk.Kranar,järnvägsspår och el.ledningar skadades så svårt att lossning i Industriehafen tills vidare är omöjliggjord. Faran över blåstes kl 14.30. Nytt flyglarm från 18.05 till 21.52 med svår bombfällning och våldsam luftvärnseld.

Fre 17.12 -sön 19.12 Ingen lossning på grund av strömavbrott.

Mån 20.12 Fortsatt lossning från 07.20 till kl 09 då fartyget var löss. Flygvarning från kl05 till 05.36. Flyglarm kl 11-12.50 med våldsamt bombardemang av staden.Flyglarm från 19.30 till 19.55. Hela staden utan el. ström.

Tis 21.12 Eftersom möjligheterna att erhålla last i Bremen visat sig inte under överskådlig tid förefinnas,har efter samråd med avlastare och mäklare beslutats att för fartygets säkerhets skull och för att utnyttja möjligheterna att komma ut ur hamnen, förflytta fartyget till Bremerhafen där vidare order skulle erhållas om lastning på annan plats. Avgått från Bremen kl 14.26. Då det även var omöjligt att erhålla vatten och bunkers i Bremen angjordes Nordenham,där på förfrågan svarades att såväl vatten som bunkers kunde erhållas där. Gått in till bunkerkaj i Nordenham kl 18 och bunkrat 19.50-22.

Ons 22.12 Fortsatt bunkra kl 05-06.30. Erhållit order att lasta i Nordenham.

Tors 23.12 Ingen lastning.

Fre 24.12 Lastat koks kl 11.35-13.20

Lör 2512 Ingen lastning.

Sön 26.12 Fortsatt lasta från kl 06.50

Mån 27.12 -"- -"-

Tis 28.12 kl 20 var fartyget färdiglastat.

Ons 29.12 07.15 avgått från Nordenham.

J.Gustafsson S.Sundström ss Margol 30.12.43
1e styrman 2e styrman Erik M.Westerberg Befh

MARGOL 16.12.43

(20.12 var befh Erik Westerberg, f.16.2.93, bisittare vid sjöförklaringen om Kalmarsunds X haveri under bombningen 16.12 som hölls ombord på Kalmarsund X ,liggande innanför Ivan Kondrups sönderspängda vrak.)

Till Stockholm med kokslast.

Margol gick från Nordenham till Stockholm med sin kokslast och assisterades 5.1.44 från Hammarbyhamnen av bogserbåten Grogg till Finnboda varv där hon indockades kl 14. Vid Finnboda reparerades skadorna från bombningen den 26.11.43 och 16.12.34 för 14.885:- resp. 5770:- kr. Margol utdockades kl 13.30 7.1 och avgick från varvet den 8.1 på morgonen för att lasta järnmalm i Luleå.

Besiktningsinstrument

Allan Zander för SÅAF besiktigat i docka vid Finnboda 7.1.44

Skador från bombningen 26.11.43 :

En del bucklor i 7 bordläggningsplåtar om BB i E.F.G.H.I-stråken och i två brädgångsplåtar på akterdäck BB där 2 stöttor och en stormport riktades. Skadorna utan betydelse för sjövärdigheten och blev nu inte reparerade utan uppsköts arbetena till mars 44. Kapellet till BB livåt lagats av besättningen.

Skador uppkomna 16.12 43:

8 intryckningar i bordläggningen STB i D,E,G,H-stråken,3 spamt riktas på stället.Bucklorna rep. i mars 44 för 4885:-
Vid slulig reparation vid Finnboda mars 1944 tillkom 980:- i extra kostnad för rep. av skadorna från 26.11.43 eftersom 2 plåtar om BB måste förnyas liksom en plåt i BB brädgång. För rep av skadorna från 16.12.43 tillkom 905:- p.g av att 2 plåtar i bordläggningen BB måste förnyas.

Assurans

SKN 1.2.44 till Zsnder för besiktning 362:92
SKN 20.6.44 tillrederiet 11.321:50 (För båda bombskadetillfällena)

Data Eget

Lastångare på 1288 brtonbyggd 1910 vid Laxevaags Msk & Jernskibsbyggeri i Bergen av stål. (Ex Vanadis,Breidablik) L 68.8 B 10.7 Tillhörig red SB Gertrud (C.Grundelius) i Stockholm.Inköpt som Vanadis i aug 1942 för 1.050.000 kr från Ångf AB Östersjön (G.A.Bratt) i Göteborg som i jan 1940 som ersättning för krigsförluster inköpt ss Brediablik från D/S A/S Ringhorn (A.Schjelderup) i Bergen. Fartyget levererades 4.2.10 som Breidablik till Johan C.Giertsen eftr (Skjelderup & Schjott) i Bergen. 1760 dw. 445 ih Vid inköpet från Norge befanns ångaren vid inspektion i Göteborg dec 1939 i mycket gott skick i förhållande till sin ålder. Gick hela kriget på Tysklandstraden. I slutet av mars 1941 kom Vanadis till Norrköping efter 9 dygns resa från Rostock med förpiken vattenfylld p.g av gång i svår is och isskruvning. - Den 29.8.43 i Värtahamnen,Sthlm, snavade befh Karl

MARGOL 16.12.43

Albert Walker,60 år, på båtdäck och ett brutet revben trängde in i ena lungan. Han avled på f.å 30.8 på sjukhus. - Den 12.5.44 på resa Hamburg-Göteborg med koks gick Margol på grund vid Tistlarnas fyr och blev läck i förpiken. Flottohs nästa dag efter kastning av däckslast och gick in till Göteborg. - I juli 9145 fraktade Margol och Saga hundratusen tomtunnor och salt för sillfisket från Göteborg till Reykjavik. Kom senare hem med last av sill. - På resa Gävle-Reykjavik med rums-% däckslast av trävirke (533 stds) fick Margol fre 5.10.45 i Kattegatt 20 BB slagsida i N 6 Beaufort med överspolning och kom kl 20 in till Varberg. Fortsatte efter omstuvning av däckslasten. Befh Svante Ramnäs.- 30.8.52 rände Margol mot en av sluss-portarna i Holtenau och fick stäven bockad. - I juni 1953 såldes hon av red AB Gertrud i likvidation för 225000 kr till red AB Bitra (Karl Gunnar Nilsson) i Stockholm och blev Bitraland av Södertälje. Ett år senare gick rederiet i konkurs och Bitraland gick för 145000:- till Messrs.Hugo Pace & Sons ltd i La Valetta på Malta. Fick namnet Pace, utökat 1955 till Olga Pace. Såld 1956 till C:ia de Vapores Naftilas SA i Puerto Limon och gick till 1959 som Nocoya som nedskrotades i Dublin i maj 1959.

Krigshaverier

Bombad i Bremen 26.11 & 16.12 43 samt 29.7.44

EDÖ 18.12 43

KOLLIDERAT MED TYSK UBÅT I U-LÄGE EN MÅNSKENSNATT I HANÖBUKTEN.

Rapport

Fre 17.12.43 avgått Stettin destinerad till Västerås med last av 2193 ton kol. Djupg F 16′10″ – A 17′4″ 20 ombv.

Lör 18-12 kl 00.27 i klar sikt och månsken, frisk sydlig vind,krabb sjö med överstänk i Hanöbukten på lat N. 55 22′– lomg 0.15 39′på 2e styrmans vakt, utkik påbbryggan, kolliderat med en ubåt i undervattensläge. Vid dykarundersökning i Oscarshamn den 19.12 konstaterat skador på propellern.

Skeppsdagboken

Avgått Stettin fre 17.12 07.25 under lots ledning. Kl 12 lämnat lotsen vid boj nr 1 utanför Swinemünde.Härefter fortsatt resan enligt av Tyska Marine givna kursanvisningar. Kl 21.45 Due Odde i N 79° W,distans 17′.

Lör 18.12 kl 00.27 märktes stötar i fartygsbotten och någon minut därefter hårda slag från propellern. Maskin stoppades omedelbart. Strax därefter siktades akterut i månglittret på c:a 25 meters avstånd tornet av en ubåt som inte förde några ljus. Efter det farten stoppats upp kom ubåten, som då var helt i övervattensläge,upp till Edö på STB sida och i megafon anropades fartyget på tyska språket med frågor om fartygets namn,vilket uppgavs,samt meddelades att Edö fått maskinskada. Ubåten, som uppgavs vara manöverduglig,lämnade igen igenkänningssignal. Vid företagen undersökning av maskin konstaterades hårda slag från propellern då maskinen arbetade framåt. Sedan genom prov utrönts att maskinen kunde gå framåt och då pejling inte visade något läckage, beslöts att fortsätta resan. Kl 00.50 sattes sakta fart framåt.Till ubåten, som under tiden kommit ett par hundra meter från Edö,signalerades på förfrågan att resan fortsattes. Kl 01.35 stoppades maskin åter för undersökning. Kl 02 sattes återigen sakta fart framåt, vilken succesivt ökades till 3/4 fart. Kl 18 ankrat vid Furön. Erhållit order att ingå till Oscarshamn för dykarundersökning.

Sön 19.12 kl 09.30 anlänt Oscarshamn och förtöjt. Kl 09-14 dykearundersöktes fartygets botten och besiktningsmän verkställde pejling av tankar och undersökning av maskin. Efter att ha fått sjövärdighetscertifikat för fortsatt resa till Västerås och därifrån till varv,avgått kl 14.20 men ankrade kl 15.20 vid Furön på grund av mörkret för att i dagningen fortsätta i inomskärsleden. Vattnet i tank nr 1 stiger med 2″per dygn.

Tis 21.12 kl 01.30 förtöjt vid Södertäljde sluss.Avgått 07.50. Kl 15.20 förtöjt uatnför ss Hövding i Västerås djuphamn.

ss Edö i Västerås 21.12 43

Bertil Lindhé

Befh

EDÖ 18.12 43

Maskindagboken

Lör 18.12 en stöt märktes i fartyget och propellern slog emot något hårt föremål så att ,enligt ljudet, ett blad kröktes så mycket att det slår emot akterstäven.Maskinen stoppades 00.27 oemdelbart efter det stöten märktes. Efter undersökning fortsattes med SF 00.50. St 01.36 SF 02.0 Stöten i propellerna minskas undan för undan. HF kl 06.15. Lotsmanöver 12.35-12.55 och 13.50-13.55. HF 17.15 Varierande fart. Väl i maskin 18.10 Ankrat. Alla tankar och rum pejlats varje timma.Inget läckage konstaterats

Sön 19.12 lättat ankar. SF 08.00 FF 08.15 SF 08.45 varierande farter. Väl i Oscarshamn 09.30. Avgick 14.20. Varierande farter. Väl 15.25 ankrat. Efter avgångenfrån Oscarshamn visade sig propellerhylsan vara ngt läck. Fyllt 10 liter olja på hylsan. tenk 1 något lcäk,desnassam länsades.

Mån 20.12 Pejlat alla tankar, Ökning i tabk 1. Oljeåtgången ökat i propellerhylsan som läcker. Fyllt 6 L.olja på hylsan.

Tis 21.12 Nr 1 tank fortfarande läck. Fyllt 5 liter olja på hylsan. Anlänt Västerås kl 15.20.

Crew List

Befh Bertil Rudolf Lindhé , Thaliavägen 27,Ålsten, 25.4.95 i Sthlm.
1e styrman Henning J.Bengtsson, Malmö, 2.9.96 i Karlshamn
2e styrman Hugo Arnold Falberg, Göteborg, 20.11.93 i Gtbg
1e maskinist Birger Eriksson, Västerås, 11.1.95 i Skinnskatteberg
2e maskinist Edvin Ludvig Orrvinge, Nacka, 2.10.03 Malmö
Stuert Edvin Gustav Malmström, Hälsingborg, 22.1.89 i Hälsingborg
Kock Oscar Vikander Svensson, Mjällby, 18.12.05 Mjällby
Mässpojke Olof Fredrik Berg, Stockholm, 6.10.17 i Visby
Matros Astely Emanuel Björklund, Malmö, 31.10.15 Malmö
Matros Karl Magne MHåkansson, Gävle, 23.2.93 i Danmark
Matros John Rikard Dahlström, Trollhättan, 9.8.91 Trollhättan
Matros Sven Anders Lundberg, Ed, 3.12 17 Karlstad
Jungman Rune Ingvar Johansson, Knivingaryd, 23.5.21 Bäckebo
Jungman Karl Gunnar Fogelberg, Malmö, 22.6.26 Malmö
Donkeyman Karl Oscar Emanuel Norell, Gävle, 1.11.05 Norrala
Eldare Gustaf Hjalmar Gustafsson, Malmar, 5.6.07 Kalmar.
Eldare Hugo Peter Svanström, Hälsingborg, 4.11.91
Eldare Arthur Ivar Wiklund, Göteborg, 9.6.84 Gtbg
Lämpare Kurt Erik Lundgren, Göteborg, 6.12.22 Göteborg
Maskinelev Erik Einar Hagman, Gävle, 30.7.19

Sjöförklaring i Stockholm 27.12 43 kl 12

Sakkunniga:Anders Edgren & Ernst Perno:

1) Från vilken plats på fartyget och av vem iakttogs ubåten c:a 25 meter akter om Edö?

VD i NorIlands Ångf.Assuransförening Nils Sundin infunnit sig.

EDÖ 18.12.43

Befh Lindhé: Kommit upp på däck oemdelbart efter det stötarna förmärkts. Förutom ubåten hade ytterligare en del krigsfartyg befunnit sig i när heten.

2estyrman Falberg:Den första stöten i fartyget hade han inte kunnat lokalisera.De därpå följande stötarna känts akteröver i fartyget.Hans första tanke var ett en sjunkbomb exploderat på långt avstånd,eftersom han sett ett helt mörklagt fartyg vid horisonten, antagligen ett krigsfartyg. Efter stötarna gått över till utkiken,jungman Johansson, på STB bryggvinge och strax därpå hade båda fått se ubåtens torn i månskenet akteröver på c:a 25 meters avstånd.

Juggman Johansson: Inte sett någon ubåt före stötarna som verkat komma från någon plats akter om bryggan.

2e maskinist Orrvinge: Vakt i maskin. Känt den första stöten ungefär midskepps.Den var så mjuk att han fick det intrycket att fartyget gjort en sättning i sjön.De övriga stötarna hade träffat mera akteröver och då maskinen därefter börjat arbeta ojämnt hade jan stoppat den.

Jungman Fogelberg: Frivakt. Vaknat i sin koj av en stöt akterut i fartyget. Omedelbart rusat upp på däck och då fått se tornet på en ubåt 25-30 meter akteröver,uppdykande i kölvattnet i månskenet. Ubåten förde inte något navigeringljus

KK memorial 14.4.44 konstaterat kollision med en tysk ubåt i u-läge.

SKNEIII 285 Telegram befh till rederiet,avsänt Kalmar 18.12 på e.m

Passerat Kalmar 13.00 Kolliderade 00.50 vid Bornholm med u-vattensföremål varefter hårda slag förmärktes från propellern stop Då slagen avtagit i styrka och maskinen arbetar tillfredställande har farten ökats till över halv stop Omedelbar risk för resans fullföljande anses ej föreligga stop Beräknar angöra furön = Lindhé

==============

Rederiet efter samtal med dir.Åhmansson i SÅAF beordrat Edö till Oscarshamn för dykarundersökning. "Kapten Lindhé har meddelat att det med största sannolikhet var en ubåt faryget kolliderat med,"skrev rederiet 20.12 till SÅAF. Edö fortsatt sin resa till Stugsund för lossning och sedan gått till Finnboa varv.

Tysk ersättning lämnad

18.4.45 skrev SÅAF till SKN att " vi nu genom våra ombud i Hamburg,Duncker & Joly, lydkats inkassera ersättning i rubr. angelägenhet från de Tyska Marinmyndigheterna. Vi hava idag slutgiltigt reglerat detta haveri med rederiet,varför de återstående kostnaderna i saken utgöras av våra ombuds kostnads-& arvodesräkningar,vilka vi på telegarfisk väg anmodat dem

EDÖ . 16.12.43

att sända oss."

Assurans

SKN ersatt SÅAF med 286:33 i clearingkostnader 10.1.46
SKN -"- med 2600:- i förskotterade kostnader 20.10.48

Historik Egna noteringar

Lastångare på 1492 brton byggd 1923 vid Jarlsö Mek.Verksted i Töneberg av stål. (Ex Ursa) L. 73,8 B. 12 Tillhörig Red AB Rex (Ragnar Källström) i Stockholm. Inköpt nov 1943 som Ursa från Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg för 1.200.000:- kr. Av traditionell back,brygga,poop-typ med 4 luckor 2 master och 4 bommar. 2450 ton dw. 600 ihkr. 20.22.40 blev Ursa till ankars i Kielkanalen påseglad av ms Ferndale av Oslo och fick plåtskador midskepps BB. - 4.4.43 utsattes Ursa för minskakningar. - 28.7.44 på resa Rönnskär-Hälsingborg med malmålig grundstötte Edö vid Blinda Segelskär strax W.Falsterbokanalen sedan hon kommit ur kurs i tjocka.Drogs flott utan skador 28.7 och fortsatte resan. -

Nära att bli den sista resan 3.1.1954

Lör 2.1.54 avgick Edö kl 20 från Wäija i Härnösandsdistriktet med dellast av massa och appaer ,destinerad till Vallvik för att där komplettera lasten till Hull. Befh Johan Flodberg,Sthlm. Vid 02-tiden sön 3.1 hade den NO vinden ökat till 15 -18 sek.meter med täta snöbyar som utplånade all sikt.Vind och sjö akterifrån ökade sedan hastigt till full storm med orkanbyar på upp till 35 sek.meter och kl 05.30 purrades alle man för att surra allt löst på däck. Edö rullade och stampade våldsamt och började nedisas.Styrhyttsrutorna täcktes av ett tjockt islager och sikten var obefintligti mörkret och snötjockan. Alla försök att ändra kurs mot Vallvik var förgäves.Fartygets maskin var alltför svag och fartyget drev tvärs vind och sjö sydvart,hotad av strandning och katastrof tätt inpå en grunduppfylld kust. Befh lyckades få radiokontakt med Stavsnäs radio som larmade den radarutrustede livräddningskryssare K.A.Wallenberg i Örskär. Det var omöjligt att fastställa fartygets position genom radiopejling. Pejlramen ritade alltför stora cirklar i luften vid fartygets våldsamma krängningar. Genom inslagna dörrar trängde vatten in i hytter och förråd.Matlagning eller ens kaffekokning var omöjlig i det roterande köket där inventarier och vatten spolades omkring. Ingen livräddningskryssare syntes till i dagningen och Edö fortsatte sin drift för vind och sjö. Kl 15 gav befh order attklargöra livbåtarna som var helt nerisade.Besättningen arbetade med livbälten på och försökte hugga bort isen från taljor och skrån. 1e styrman Karl Emil Löfgren och 2e styrman Julius Nikkar,Södertälje, en Estländare med 34 år till sjöss bakom sig, lyckades kl 16 under stor livsfara ta sig föröver och fälla båda ankarna. Edö befann sig då 7 distansminuter i bäring 115° från skäret Gåshällan utan-

EDÖ 18.12.43

för Norrsundet. En kvart senare sprängdes BB-kättingen.STB kätting höll i 2½ timme ,sedan brast även den och Edö drev vidare tätt förbi bränningarna inunder kusten. Hon klarade sig förbi grundbrotten vid Lövgrunds Rabbar ett vidsträckt grundflak c:a 5½ ′N. Eggegrunds fyr. Vid 19-tiden strök Edö tätt förbi Eggegrund och kom nu i så pass lä att hon lyckades pressa sig upp mot vinden med maskinens hjälp och forcera in mot Gävle. Lotsbåten mötte med kunde inte borda. Kl 21 tog sig lotsen ombord på en stormlejdare utanför Bönans lotsstation,men omedelbart därpå låste sig rodret och Edö pressades i en orkanby rakt på Holmudden,strax söder om Bönan,svängde 180° med STB ankarkätting släpande inunder sig och blev stående på grund på storstenig botten i bränningarna innanför Bönan med aktern mot Holmuddens fyr i inloppet och med STB-sidan blott 50 meter från strandlinjen. Nedisad från för till akter och upp i hela riggen låg Edö nu i lä för stormen men högg hårt i botten. Vid midnatt började lotsarna med raketlinor ta iland de 24 ombv . De fördes sedan till lotsplatsen. Befh och styrmännen hade tillbringat 26 timmar i sträck på bryggan utan annan mat än mågra smörgåsar och 1e styrman hade sovit 3 timmar de sista tre dygnen. De uttröttade männe föll ihop och somnade så fort de kommit in i stugvärmen,liggande på golvet runt lotsplatsens julgran. Kl 01.30 hämtade alla i bilar in till I-14:s kaserner i Gävle för att sova ut i sängar där,men befh stannade hos lotsarna för att vara nära sitt fartyg. På morgonenmån 4.1 stod Edö utan slagsida högt på strandningsplatsen med STB båt hängande halvt firad i taljorna Stormen mojnade under f.m och kl 13 återvände besättningen ombord för att röja upp och sätta fyr under pannorna i väntan på Neptunbolagets Atlas. Kocken Paul Rosén,Flen,kunde åter laga middag.Sedan Atlas kommit och en del last läktrats drogs Edö flott tis kväll 5.1. Flottagningen lyckades därför att Johnsonlinjens Suecia passerade i gamla farleden och pressade upp vattennivån just som Atlas drog för full maskin. Edö infördes till Fredikssk ans i Gävle för fortsatt lossning och dykarundersökning. K.A. Wallenberg hade på väg till Edö omdirigerats till ma Hans Boye av Marstal som barlastade drev i orkanen 50′N. Finngrundet som dock inte påträffades. Hans Boye kom svårt läck och sönderslagen in till Gävle på f.m 4.1.Hon hade förlorat båda livbåtarna. - Enbart i Stockholms län fällde orkanen över en miljon träd,sommarstugor blåste av sina grunder i havsbandet och lyftkranar välte.Vid Skatudden kunde befolkningen på morgonen 4.1 plocka sik, abborre, 4-kilos torskar, lake o.a färskfisk ett 100-tal meter upp på land .Till och med i granarna hängde fisk. På vägarna trafikkaos och för kustbefolkningen 3 dygns avbrott i telefonförbindelserna och på el.nätet Rexbolagets Ljusterö på resa Stockholm-Oxelösund drev söderut ända till Ölands Norra Udde innan hon lyckades vända och kunde börja gå med 2 knop norrut mot vind och sjö.

EDÖ 18.12.43

Såld till Tyskland

I april 1954 såldes Edö för 500.000:- till ett rederi i Hamburg och fick namnet Victoria.

Krigshaverier: Som Ursa 4.4.43 minskakning.

CAMELIA 29.12.43

SVÅRT MINSKADAD PÅ SALONIKIS REDD SOM RÖDA KORSFARTYG I GREKLANDSHJÄLPEN.

Rapport

Anlänt till Saloniki 14.12.43 från St.Johns,N.F och lossat full last av vete där. Träffats av magnetmineexplosion under förhalning på Salonikis redd ons 29.12.43 kl 09.25. Fartyget i barlast. 22 ombv. Djupg F 8' A 11'6" N. vind, ingen sjö, klart. Befh på bryggan, 1e och 2e styrmännen på backen. 2 man svårt skadade, 7 man fått lättare skador. Svåra skador uppstått på skrov och däck och maskin varjämte inredningen i salongen, samtliga hytter, skansar och förrådsrum svårt ramponerats.

Skeppsdagbok

Ons 29.12.43 frisk N. vind,klar luft. På morgonen skulle fartyget på befraktarens order förhala till mera skyddad ankarplats för att inta last. kl 09 påbörjades upphivningen av ankaret som var lätt kl 09.15.Fartyget gick för egen maskin då det kl 09.25 skakades av en våldsam detonation så att fartyget liksom lyftes upprepade gånger och skadades svårt så att läckage uppstod. Antagligen en magnetisk mina. Maskin stoppades.Ankrade 09.30 med STB + 30 famnar kätting å spelet. Matros Laurus Josephsson och motorman Gustaf Djusberg blivit svårt skadade vid explosionen medan följande fått lindrigare skador: 1e styrman Carlsson, 1e maskinist Johansson,2e maskinist Jansson, elektriker Rehnström, lättmatros Pålsson och motormännen Sällström, och Nordström. Från land anlände vid 10-tiden 3 st bogserbåtar.STB ankare oc 30 famnar kätting stacks ut och bojades verefter bogsereran drog in fartyget på grunt vatten.Kl 11.45 var faryget på grund. Lagt av BB ankare. Matros Josephsson med inre skador och motorman Djusberg med underbensbrott och höger skuldra ur led förts till sjukhus. 2 bogserbåtar på e.m dragit fartyget längre in på grunt vatten. Dykarundersökning påbörjats. Maskin- och akter rum ha delvis vattenfyllts.Vattnet kraftigt oljeblandat. Besättningen inkvarterats iland, endast vakthavande befäl kvar ombord. Svåra skador på all inredning, på skrov, däck och maskiner .

Saloniki 31.12.43
Nils Stellan Walter
Befh

Maskindagboken

Ons 29.12 påbörjat förhalning 09.15. 09.25 stoppades maskin p.g av minexplosion.

Tors 30.12- lör 15.1.44 En del av besättningen alla vardagar utfört diverse uppröjningsarbeten.

Saloniki 15.1.44

Utdrag ur skeppsdagboken

Tors 30.12.43 på morgonen fortsatt dykarundersökning.Besättningen klarat upp i fartyget. Besättningen inkvarterad iland.Vaktbefäl ombord.

CAMELIA 29.12.43

Mån 3.1.44 kl 13 kom en sandsugare långs sidan.

Tis 4.1 tagit iland köttvarorna till kylrum.Påbörjat länspumpning av Camelia med pumpar från sandsugaren.

ons 5.1 länspumpningen fortsatt.

Tors 6.1 länspumpning pågått på förmiddagen.

Fre-lör 7-8.1 länsat från akterrummet.

Sön 9.1 kl 08 lots och 7 man ombord. 2 bogserbåtar kom ut till fartyget. Ankaret upphivadesmed ström från sandsugaren och Camelia bogserades till förtöjningsplats i Stella Romanahamnen. Kl 13 förtöjt med BB ankare och 100 famnar kätting på spelet, en wire i en boj förut, 6 wirar i två bojar akter.Dykare fortsatt bottenundersökningen och tätar provisoriskt.

Mån 10.1 Försök gjorts att täta och länspumpa maskinrummet.

Tis 11.1 Dykare arbetat. Folk från land försökt täta och länspumpa maskin.

Ons 12.1 Dykare arbetat med tätning av maskinrummet.Länspumpn. pågått.

Tors 13.1 -"- -"- Länspumpn av maskin pågått.

Fre 14.1 Pumpat från maskin-och akterrummen.

Lör 15.1 Dykare arbetat med tätning och pumpning pågått ur maskinrummet. Avlagt sjöförklaring inför konsul G.Risberg i Atén. Under samtliga vardagar har en del av besättningen varit ombord och utfört uppröjningsarbeten.Vaktbefäl hela tiden.

Saloniki 15.1.44
N.S.Walter
Befh

J.Setterwall,UD till dir.K.R.Bökman,Sv.Lloyd,dat. 3.1.44

Broder!

I anslutning till gårdagens telefonsamtal rörande Camelia,ber jag härmed för ordningens skull få meddela texten till det telefonmeddelande som ingått från beskickningen i Berlin:

" Bitte um weiterleitung an Lloyd Göteborg von Kapitän Walter bei verhalung von Camelia heute morgen 9 Uhr 25 erreignete sich auf Reede minenexplosion Schiff auf grund gesetzt.Wasser Maschinenraum und Achterraum , Schwere schäden auf Schiff entstanden .Schwer verwundet ~~Førstexmaskinist~~ matrosen Josephsson und motormann Gjusberg,leich verwundet erster Maschinist Johanson, Rehnström, Nordström,Hellström und Paulsson. Sendet wenn möglich einen Inspektör,da wir voraussetzen schwere schäden Maschinen. Taucheruntersuchung wirt vorgenommen. Gyllenram/Risberg."

I enlighet med vår överenskommelse anmodade jag under gårdagen per telefon beskickningen i Berlin att söka skyndsammast möjligt införskaffa kompletta upplysningarrörande de skadade männens tillstånd. I avvaktan på sådana upplysningar verkställes tills vidare ingen publicering.

Din Tillgivne
J Setterwall

CAMELIA 29.12.43

Pressnotis för omedelbar publicering i press & radio

UD meddelar: Enligt till UD ingångna upplsyningar har Svenska Lloyds ms Camelia nyligen svårt skadats genom minexplosion i Salonikis hamn .Vid olyckan skadades följande besättningsmän: .....
Camelia är förhyrd av Svenska Röda Korset för spannmålstransporter från Canada till den nödlidande befolkningen i Grekland. Fartyget mäter 2920 ton dw och byggdes i Göteborg 1941. Sthlm 4.1.44

Mycket dåliga kommunikationer med Saloniki

Konsul Gösta Risberg. vice-consulat de Suède a Athènes ,skrev Aten 9.1.44 till KK, Sthlm, att " då det Svenska konsulatet i Saloniki sedan ett år tillbaka är indraget, har jag av envoyén Allard erhållit i uppdrag att härifrån Athen sköta eventuella konsulära uppdrag i Saloniki.Några närmare meddelanden om olyckans orsaker eller omfattning har tills dato ej stått att erhålla då kommunikationerna med Saloniki varit mycket dåliga. Det enda officiella meddelandet i saken är ett från tyska generalkonsulatet i Saloniki till härvarande beskickning ingånget telegram avden 29.12.43 som följer:

" Bei verholen von Camelia Heute Morgen 9.30 Uhr zu uebernahme von 550 tonnen Getreide, ereignete sich Explosion stop Schiff wird abgeschleppt und aug Grund gesetzt. stop.Schaden beträchtlich stop Dre verwundete und ein schwerverwundeter von Besatzung stop Zur regelung aller angelegenheiten herreise Enbom erforderlich."

Följande dag avreste chefen för Greklandskommissiinens Sjöfartsavdelning (31.12) ,ingeniör Enbom, med ett tusk flygplan till Saloniki för att tillse vad som kundegöras beträffande bärgning av Camelia,men har tills dato inget meddelande från honom ej ingått hit, ehuru jag genom de Tyska marinmyndigheterna erfarit, att skadornas omfattning dessbättre synes vara mindre än vad som till början troddes och att ms Camelia skulle ha länspumpats. Jag kommer troligen en av de närmaste dagarna att själv avresa till Saloniki för ev. sjöförklarings avgivande och skall så snart som möjligt ingiva utförlig rapport. Högaktningsfullt

Gösta Risberg

Konsul

Crew List (Delvis SKN)

Befh Nils Stellan Walter ,Göteborg, 8.1.97 (27.6.42) Ex Patricia
1e styrman Axel Levin Carlsson, Kungsbacka, 4.1.83 i Sandhult (27.6.42)
2e styrman Ivan Herman Nordquist, Hälsingborg, 5.11.07
3e styrman Erik Helmer Schröder, Göteborg, 3.3.03 (27.6.42)
Chief Elis Persson, Gtbg, 17.9.88 (27.6.42)
1e maskinist Victor Emanuel Johansson, Gtbg, 25.8.98 i Örebro (skadad)

Forts

CAMELIA 29.12.43

forts crew list

2e maskinist Erik Jansson, 11.7.15
Stuert Erik Olle Andersson, Gtbg, 11.7.04
Kock Sven Leopold Sjöstrand, Gtbg, 15.11.04
Kockelev Helmer Karlsson, Stockholm, 7.7.14
Mässuppassare Gösta Ekberg,Gtbg, 31.7.21
Matros Nils Erik Norberg, Onsala, 26.7.07
Matros Laurus Fjellstedt Josephsson, 26.4.15 i Reykjavik.
(På sjukhus i Saloniki till 26.1.44 inre skador)
Lättmatros José Bermudez-Vidal, 3.1.21 , (Spanjor)
Lättmatros Pedro Soler-Perez, 19.8.19 -"-
Lättmatros Gunnar Pålsson, Grebbestad, 28.9.05
Matros Nils Svensson, Göteborg, 6.1.14 (13.8.43)
Elektriker Sven Rehnström,Stockholm, 14.6.02
Motorman Ragnar Mauritz Sällström, Göteborg, 27.2.11 (27.6.42)
Motorman Nils Ekström, Misterhult, 3.8.22
Motorman Karl Harry Nordström,Mälarhöjden,Sthlm, 6.10.18 i Gumlöv (skadad)
Motorman Gustaf Valdemar Djusberg,Långshyttan, 12.8.86 i Långhyttan
(Bosatt i Quincy,Mass. USA.På sjukhus t 26.1.44 benbrott mm)

Om Camelias besättning se sid 17-

Sjöförklaring ombord på Camelia i Salonikis hamn lör 15.1.44 kl 10

Konsul Gösta Risberg från Atèn.
Sakkunnig: Chefen för Greklandskommissionens Sjöfartsavd. Ing.Gösta Enbom.
SÅAF:s ombud herr David Molho sedan länge lämnat Saloniki med obekant destinationsort och har ej kunnat underrättas.
Följande infunnit sig: Befh, Ie och 2e styrmännen, chiefen, matros Nils Svensson (rorsman), motorman Sällström och tekniske experten vid Greklandskommissionens Salonikikontor, ing. Emil Zeller, f-06, bosatt i Uzwill, Schweiz (Schweizisk medborgare) som bl.a handlägger alla frågor rörande de svenska RK-fartygens lossning och lastning.

Befh Walter: Camelia hade ingen last ombord men skulle intaga 550 ton spannmål och c:a 4000 tomfat för Mytilene.Spannmålen skulle omlastas till Camelia från Bardaland på Salonikis redd.På grund av dåligt väder kunde inte lasten intagas på Camelias ankringsplats på redden utanför Alatini-kvarnen,utan Camelia skulle förhalas till den mera skyddade platsen längre in på redden där Bardaland låg förankrad. Sedan ungefär halva förhalningssträckan avverkats uppstod en explosion och skakades fartyget upprepade gånger mycket svårt.Jag stod på bryggans STB-sida vid maskintelegrafen.Min första tanke var att en explosiom inträffat i maskin Då jag vände mig om såg jag på BB sida ungefär akter om skorstenen en hög vattenpelare tätt intill fartygssidan.Jag slog omedelbart stopp i

CAMELIA 29.12.43

maskin men maskintelegrafen fungerade inte.Jag försökte då tillkalla i närheten varande bogserbåtars uppmärksamhet genom signaler med sirenen men inte heller den fungerade, Därefter gav jag 1e styrman order att gå akteröver för att utröna vad som hänt samt beordrade 3dje styrman att vara klar vid ankaret.Under tiden hade maskinen stoppats och fälldes STB ankare med 30 famnar kätting då fartyget i det närmaste hade löpt ut farten ,varefter jag lämnade bryggan för att ta reda på vad som skett. Strax därefter kom en tysk patrullbåt längs sidan och de svårast skadade,som fått första hjälpen ombord, fördes iland för sjukhusvård. Fartyget bogserades senare på grund .(Se journalen)Inget vatten trängt in i förrummet. Troligen en magnetmina. ((Engelska plan fällde nattetid minor överhamnen)) Motorman Djusberg var i maskin vid explosionen,bröt högra underbenet och slog höger skuldra ur led.Matros Josephsson var på däck och fick även han brott på höger underben. Deras tillstånd förbättrats på sjukhuset. Övriga skadade endast fått mindre blessyrer och kontusioner. Camelia saknade skydd mot magnetminor. På grund av de stora skadorna i maskinrummet omöjligt att använda egna pumpar.Vattenpelaren vid explosionen observerats endast om BB.

1e styrman Carlsson: Jag var på backen med 3e styrman Schröder och vi hade väl tillryggalagt ungefär halva sträckan under förhalningen då det inträffade ett starkt brak och fartyget skakades våldsamt. Jag slungades omkull och kasatades upprepade gånger upp och ner utan att under tiden kunna res mig på fötterna. "Minsprängning!" ropade Schröder till mig Jag skyndade midskepps och då jag kom till lucka 4 kom maskinpersonalen upp, de var alla överstänkta med olja och försökte hjälpa Djusberg som brutit benet uppför en lejdare. Tillskyndande besättningsmän hjälpte Djusberg upp, en bår ordnades och Djusberg firades ner i en tysk båt som kommit upp långsides.Matros Josephsson ,som brutit höger ben, låg i ekan akteröver och jämrade sig.Provisorisk första hjälp ordnades ombord innan de skadade fördes över till den tyska båten.Befh genast efter explosionen beordrat ankring och låtit hissa signal för tillkallaned av hjälp. STB livbåt klargjordes men sattes inte i sjön. Då risk förelåg att fartyget skulle sjunka sattes det på grund. Omöjligt att fastställa skadornas omfattning. Förutom den tyska vakten fanns endast besättningen ombord. På fåga ev Enbom svarat att enligt hans åsikt var det inte fråga om sabotage utan om en magnetmina.

3e styrman Schröder: Kastats omkull på backen vid explosionen. Såg en hög vattenpelare akterut om BB. 1e styrman begav sig midskepps medan jag stannade kvar för att ankra. Sedan ankaret fällts sprang jag upp på bryggan och hissade signal "AL" (Flera skadade). Vid explosiinen befann sig endast en bogserbåt med 2 pråmar på släp i närheten av Camelia. Den befann sig om STB på 200 meters avstånd på väg till Badaland.

CAMELIA 29.12.43

Chiefen Persson: Explosionen inträffade 10 minuter efter det förhalningen började. Jag var i maskin och bedövades mer eller mindre. Då jag kort därpå återkom till förnimmelse hade allt ljus slocknat och 1e maskinist Johansson vid manövern ropade att startlufttanken exploderat eftersom den fallit ner. Då maskintelegrafen var bortblåst slog vi själva stopp i maskin.Eftersom hjälpmaskinerna stoppat vid explosionen var det mörkt i maskinrummet .Sedan vi frågat om alla var uppe lämnade även jag och Johansson maskinrummet. Uppkomna på däck räknade vi över maskinpersonalen och fann att motorman Djusberg saknades och 2e maskinist Jansson gick ner för att hämta upp honom.Vattnet steg mer och mer i maskinrummet och alla hjälpmaskiner var svårt skadade och obrukbara. Efter länspumpningen har konstaterats att huvudmotorn har bräckor och att ett antal fundamentsbultar slagits av.Allla gjutjärnsförbindelser på rörledningarna ha r slitits bort och av tillståndet i maskinrummet farmgår tydligt explosionens våldsamhet. Tunneldörren stängdes omedelbart efter det vi kommit upp från maskinrummet.Akterrummet vattenfylldes genom skräckningar i bordläggningens nitning. Läck även i tunnel. Skadorna i maskin är av den omfattningen att hel förnyelse av maskineriet är nödvändig. Länspumpning försöktes inte eftersom vattnet omedelbart steg över generatorernas undre del och hjälpmaskinerna stoppade. Undersökning visat att maskin vattenfylldes även genom att bottenstrutarna delvis slitits bort.

Matros Nils Svensson: Till rors vid explosionen. Camelia gick för halv maskin.Såg solsegelåsarna över styrhytten ramla ner vid de kraftiga skakningarna. Befh slog stopp i maskin men telegrafen var ur fukktion. Jag sprang över båtdäck akteröver där matros Josephsson ~~låg skadad~~ låg skadad i ekam .Nere i hytterna akterut hade alla kojer fallit ner Allt var nerkastat.Min kamrat Påhlsson låg skaded på durken.Jag måste sparka upp hyttdörren för att ta mig in till honom. Jag hjälpte honom sedan upp på däck och midskepps.

Motorman Sällström: Arbetade med ventiler vid filbänken i maskinrummet. Kraftig smäll vid explosionen. Det blev mörkt med detsamma och jag kastades omkull på durken ochfick vatten och olja över mig.Jag försökte ta mig upp på däck bästjag kunde men hörde inte något av de andra förrän jag kommit upp. Vattnet steg oemedlabrt i maskin efter explosionen och då jag kom upp var jag genomblöt. Maskinerna stannade så jag var på väg upp. Jag vet inte om vattnet redan stod över durkerna eller om jag ramlat ner i en grop

Ingeniör Emil Zeller: Befann sig i Zentralbureau des Verwaltungsausschusses für die Griechenlandhilfe i närheten av kajen då en stark explosion hördes. 10 minuter senare ringde det grekiska hamnkontoret till oss och

CAMELIA 29.12.43

meddelade att en explosion ägt rum på Camelia, Jag tog genast bilen till tyska "Küstenüberwachungsstelle" och frågade vakthavande UO om man visste något närmare,men detta Dienststelle kunde inte ge någon auskunft. Tillsammans med en tysk officer for jag då till Hafenkommandanten som just stod i begrepp att med en motorbåt, i vilken befann sig yttreligare två officerera, fara ut till Camelia. Jag följde med Hafenkommandanten ut. Vi såg att Camelia hissat nödsignal.Då vi kommit långsides Camelia såg vi en Rettungsboot från Hafenamt stod stod i begrepp att föra iland sårade. Efter 5 minuters upphåll ombord for jag och hamnkommendanten iväg med en båt för att skyndsamt anskaffa bogserhjälp, "wobei die Hafenkommandant beorderte die bereits ausgelaufenen Schlepper schleunigst Camelia zu assistieren." Jag for under mellantiden direkt iland med en annan motorbåt till grekiska Hafenamt där jag genast sände ut lots till Camelia. Särskilt tillfårgad svarade Zeller att inga grekiska arbetare befann sig ombord i Camelia.Röda Kors-bogserbåten med 2 pråmar.på vilka kontrollpersonalen befann sig, var 700-800 meter från Camelia vid explosionen och c:a 500 meter från Bardaland. De såg en jättestor vattenpelare skjuta upp. (Eine riesige Wasserseule erschienen.) Eftersom bogserbåten var på väg till Bardaland och gick hela tiden är det troligtatt den befann sig 200-300 meter från Camelia vid explosionen. Enligt Zellers åsikt hade allt som kunde göras gjorts för att rädda Camelia.

(Protokollet inkom till KK i Stockholm 22.3.44))

Följebrev till sjöförhörsprotokollet

Vicekonsulatet i Atén skrev 6.3.44 till KK Sthlm:

" Då jag har anledning tro att det med min skrivelse av den 22.1 till Eder översända sjöförklaringsprotokollet med anledning av Camelias sjöolycka i Saloniki ej ankommit till Stockholm,har jag härmed äran närsluta ett nytt exemplar.

Gösta Risberg

Konsul

6.3.44 hade originalprotokollet o,a dokument ännu inte anlänt till KK i Stockholm trots att de avsänts från Atén den 22.1.44. Först den 22.3 kom handlingarna till KK. De med brevet 6.3 avsända kopiorna inkom KK 14.4.44

I följebrevet 22.1.44 till originalprotokollet skrev konsul Gösta Risberg bl.a : " Som av protokollet torde farmgå torde olyckan med stor säkerhet kunna tillskrivas explosion av en magnetmina,och kan jag i detta sammanhang meddela att under de dagar jag vistades i Saloniki dagligen minsvepning företogs på redden med flygplan varvid ett flertal magnetiska minor bragtes till explosion. Beträffande de skadade visade det sig dessbättre att de ej lidit allvarligare men och befunno sig vid min avresa från Saloniki endast tvenne fortfarande å sjukhus,nämligen

CAMELIA 29.12.43

motormannen Säfström och matrosen Josephsson vilka båda brutit benen,men förefaller det som om dessa skulle läkas utan att framtida men uppstår. Fartyget harunder tiden kunnat länspumpas och provisoriskt tätas med cementkistor. Skadorna i maskinrummer äro dock av den art att reparation, i varje fall i Grekland, måste anses utesluten. Den 17.1 anlände direktör Kjell Andersèn till Saloniki som ombud för såväl Svenska Lloyd som SKN,och denne har därför övertagit de åtgärder för fartygets vidare reparation som kunna befinnas lämpliga , och har begärts tillstånd för bogsering av Camelia till Istanbul ,och vill jag ej underlåta understryka att ms Camelia liggande å Salonikis redd givetvis kan vara f örenat med risker på grund av luftangrepp å hamnen.Någon lämplig ankarplats annat än i hamnen eller å redden torde ej förefinnas."

KK memorial 31.3.44

Av allt att döma har en från luften nedsläppt med förankringsanordning försedd magnetisk mina exploderat i fartygets omedelbara närhet varvid stora skador uppstodo å såväl skrovet som maskineriet.Dessutom erhällo 2 man svårare och 7 man lättare skador. Fartyget var icke avmagnetiserat eller utrustat med sådant skydd som under de senaste åren kommit till använding mot akustiska och magnetiska minor. Ex officio

Bo Bergström

((Egen kommentar: Magnetminor saknar förankringsanordningar liksom de akustiska minorna. Båda dess mintyper är bottenminor ochnågot skydd mot akustiska minor finns inte för handelsfartygen .Avmagnetisering skyddar enbart mot magnetminor. Däremot kan akustiska minor svepas med hjälp av bullerbojar. Det framkommer i alla Bo Bergströms kommentarer 1940-45 om magnetminor och akustiska minor att han tror att de var en variant av den förankrade stötminan med horn som han själv hade erfarenhet av från 1914-18))

SKNEIII 286

Brev från Saloniki 25.1.44 till byråchef J.Setterwall;UD.

Herr byråchef!

Sedan direktör Kjell Andersén härstädes undersökt fartygets skador och förhandlat med befäh kapten Walter och med de tyska myndigheterna angående möjligheterna till reparation på platsen,har man preliminärt beslutat att söka provisoriskt reparera fartyget för att möjliggöra bogsering till Istanbul.Kapten Walter anser sig under sådana förhållanden behöva hela besättningen med undantag av 4 man vilka avmönstrat här 21 ds.Dessa senare äro 2 spanjorer samt de svårt skadade , Isländaren Josephsson och svensk-amerikanen Djusberg,samtliga påmönstrade i Kanada, vid fartygets senaste besök i

CAMELIA 29.12.43

St.Johns. De 2 spanjorerna avreste ~~mx~~ idag 25.1 med tyskt militärtåg till Athén. De 2 svårt skadade äro på bättringsvägen och synas ha erhållit utmärk vård och förplägnad på ett tyskt kirurgiskt sjukhus. Båda ha benbrott å underbenen samt en av dem dessutom skador på skulderbladet. Enligt vad jag nu erfar av den Oberstabsarzt som behandlat dem, komma de att utskrivas 26.1 samt överföras till det hotell där den övriga besättningen år inkvarterad. De komma dock tills vidare att stå under läkaruppsikt. Läkarvård,behandling samt förplägnad å den tyska kliniken har varit avgiftsfri.De lätt skadade torde vid det här laget vara så gott som helt återställda.Vad besättningen i övrigt angår befinna sig befh och 4-5 man ombord medan de övriga inkvarterats i ett hotell, samt intaga sina måltider på en restaurant där - enligt vad de själva meddelat mig - maten är förstklassig. Sedan reparationerna har fortskridit så pass att hela besättningen kan bo ombord komma samtliga att överflyttas ombord,där de ha en hel del arbeten att utföra. Samtliga besättningsmän, vilkas hälsotillstånd det medgivit, ha f.ö hela tiden haft full sysselsättning ombord. Jag lät omedelbart efter olyckan inköpa 6 st fotogenkaminer vilka placerats å Camelia för att bereda skälig värme för de där boende. Konsul Risberg från Atén hitkom den 13 ds för sjöförhörs hållande, och har under sin närvaro ordnat med avmönstring o.a förhållanden som rört besättningen. Jag ber slutligen få framhålla att telegram från beskickningen i Berlin och antagligen även ombänt häifrån till Berlin taga en tid av 5-6 dagar. Herr Andersén befinner sig sedan 20 ds i Atén men väntas återkomma hit endera dagen.

Med utmärkt högaktning
Carl Henric Gyllenram
Comité International Geneve
Rue Callard 9 ,Thessaloniki.

((Kjell Andersén nedsänd från Sthlm för att representera SKN och Svenska Lloyds intressen ifråga om Camelia)) (Gyllenram senare legationsråd på UD

Telegram till UD från Ankara-beskickningen,dagtecknat 40.1.44

Uteslutet här uppbringa annat än mindre kvantitet tunna plåtar för reparation stop Kanmaterial påräknas från annat håll? stop Dockningsmöjligheter måhända icke helt uteslutna stop För definitivt ställningstagande erfordeligt erhålla utförlit beskrivning skadornas art omfattning samt upplysning om Camelia kan temporärt repareras Grekland och när hon i så fall färdig bogsering stop Osannolikt turkarna kunna ställa bogserbåt till förfogande bekräfta

Telegram dito till UD 5.2.44

Utrikesminitseriet meddelar omöjligt ställa bogserbåt till förfogande däremot principiellt införstått dockning med reservation andra engagement.

Hopplöst ordna bogsering Saloniki-Istanbul

Av den korrespondens som följer framgår vilka svårigheter som tornade upp s.

CAMELIA 29.12.43

Brev Emil Sandström,Atén 4.2.44 till envoyén R.Kumlin, UD,Sthlm.

Broder! Underhandlingar här i syfte att få Camelia bogserad till Istanbul ha haft ett negativt resultat så tillsvida att detkonstaterats att tyskarna ej vilja lämna bogserhjälp från Grekland - vare sig omöjlighet att göra det är för handen eller de frukta att fartyget icke återvänder - och att de ej heller vilja tillåta bogserbåtar att komma från Istanbul för att hämta Camelia.Återstår, såvitt jag kan se det, endast ett alternativ,nämligen att låta Bardaland bogsera henne när Bardaland i mars kommer tillbaka och löper ut från Saloniki. För Bardaland blir det ingen omväg.Det blir endast fråga om försening som uppstår genom släpningen,beräknad till 3½ dygn. För tiden då bogseringen bör utföras passar det också utmärkt. Tiden till början av mars torde,enligt vad direktör Andersén meddelat mig,upptagas av reparation av skrovet ochinsättandet av en hjälpmotor. Samtliga härvarande befälhavare anse bogsering genom Bardaland vara att rekommendera.Jag får alltså tillstyrka att bogseringen utföres av Bardaland och att tillstånd härför utverkas av vederbörande.

Din tillgivne Emil Sandström.

Telegram,daterat 10.244 till UD från Greklandskommissionen,Atén.

Camelia voraussichtlich 5 märz transportfähig.Admiral Ägäis damit einverstanden Camelia von Bardaland bis Cannakale geschleppt wird nach löschung Bardaland Saloniki zirka mitte März stop Kurs üblicher Schwedenkurs. Andersén hiervon verständigt.

C.H.Gyllenram,Thessaloniki 12.2.44 i brev t. J.Setterwall,UD

Herr byråchef! Jag ber härmed få erkänna mottagandet av ett genom svenska beskickningen i Berlin den 26.1 avsänt telegram,vilket den 3.2 kom mig tillhanda, avseende Statens fritagande från ansvar för hemresande besättningsmäns reserisker. Det synes nu avgjort att Camelia kommer att bogseras härifrån till Chanakale i Dardanellerna av ms Bardaland medio Mars. Från Channakale komma turkiska bogserbåtar att bogsera Camelia vidare till Isatanbul. För denna resa kommer kapten Walter att behöva hela den kvarvarande besättningen, 18 man. De 2 svårt skadade, nu avmönstrade Djusberg och Josephsson,torde enligt läkarutsago vara i stånd att resa till Athén respektive Pireus om c:a 2 veckor och synes det ändamålsenligt att de förskaffas till Canada med Yarrawonge aller Bardaland.

C.H.Gyllenram

Commission de Gestion pour les secours en Greece,Thessaloniki.

Förtrolig promemoria från UD till dir.Åhmansson,SKN, 2.1.244

P.M.

Angående telegram från herr Andersén i Sofia genom därvarande beskickning.

forts

CAMELIA 29.12.43

Upplysningsvis meddelas,att de tyska bogserbåtarna äro bemannade med Grekiska sjömän,vilket torde vara det huvudsakliga skälet till att bogserhjälp icke lämnas från Tyska Amiralitetet. Man utgår ifrån att båtarna ej skulle komma att återvända. Hela besättningen från Camelia,med undantag av befh och övermaskinisten,önska bli avmönstrade i Saloniki.Jag har understrukit att besättningen icke har rätt till avmönstring alldenstund fartyget kan repareras och icke blivit kondemnerat. Anhåller om telegrafiskt besked till Istanbul huruvida min tolkning är riktig.((Här står i marginalen i blyerts: NEJ)) I jakande fall torde ni begära att UD lämnar Risberg erfordeliga instruktioner.Inga lediga platser finnas f.n på RK-fartygen. En del av Camelias besättning kommersannolikt att frivilligt medfölja fartyget till Istanbul om ersättning lämnas för härmed förknippade faror ((I blyerts i marginalen: 90 kronor i månaden)) Jag anser att Krigsrisk bör lämna dylik ersättning då det är omöjligt att erhålla annan besättning. ((Ja)) Telegrafera om jag kan garantera besättningen rätt till avmönstring i Istanbul samt rätt att bli hemsänd därifrån. ((Nej)) Salvage och reparationskostnader i Saloniki 50.000 kronor. Jag räknar med att anlända till Istanbul den 16.2 och skall sannolikt bliva nödsakad att återvända till Saloniki för att lösa besättningsfrågan och den finansiella frågan. (Osignerat)

Telegram inkom till UD 10.3.44 från dir Andersén vid Sofia-beskickningen..

Alles klar für abschleppen Camelia von Channakale nach Istanbul mit ausnahme genehmigung Türkischer regierung welche bald zu erwarten ist. Sollte jedoch solche vor abgangstag Camelia Bardaland nicht vorhanden sein werden, Schiffe dennoch nach Cahnnakale gehen da direktor Türkischer Bugsierstelle mir versprochen hat dass alles in ordnung.Voruassichtlicher abgangstag Bardaland Camelia 22 März jedoch definitiver abgangstag kann erst nach Bardalands ankunft festgestellt werden. Billigste arrangement Bardaland Wiril nach Cesme abschleppt.Habe durch Rotes Kreuz Athén um Deutsche genehmigung angesucht. ((Bardaland anlänt Saloniki 8.3))

Telegram Andersén till UD från Sofia, ankom 11.3.44

Habe grosse schwierigkeiten Offiziere Besatzung Camelia. Die 100 kronen monatlich nich zufrieden sind stop Drahtet auch gratifikation Offiziere und Küchenabteilung.

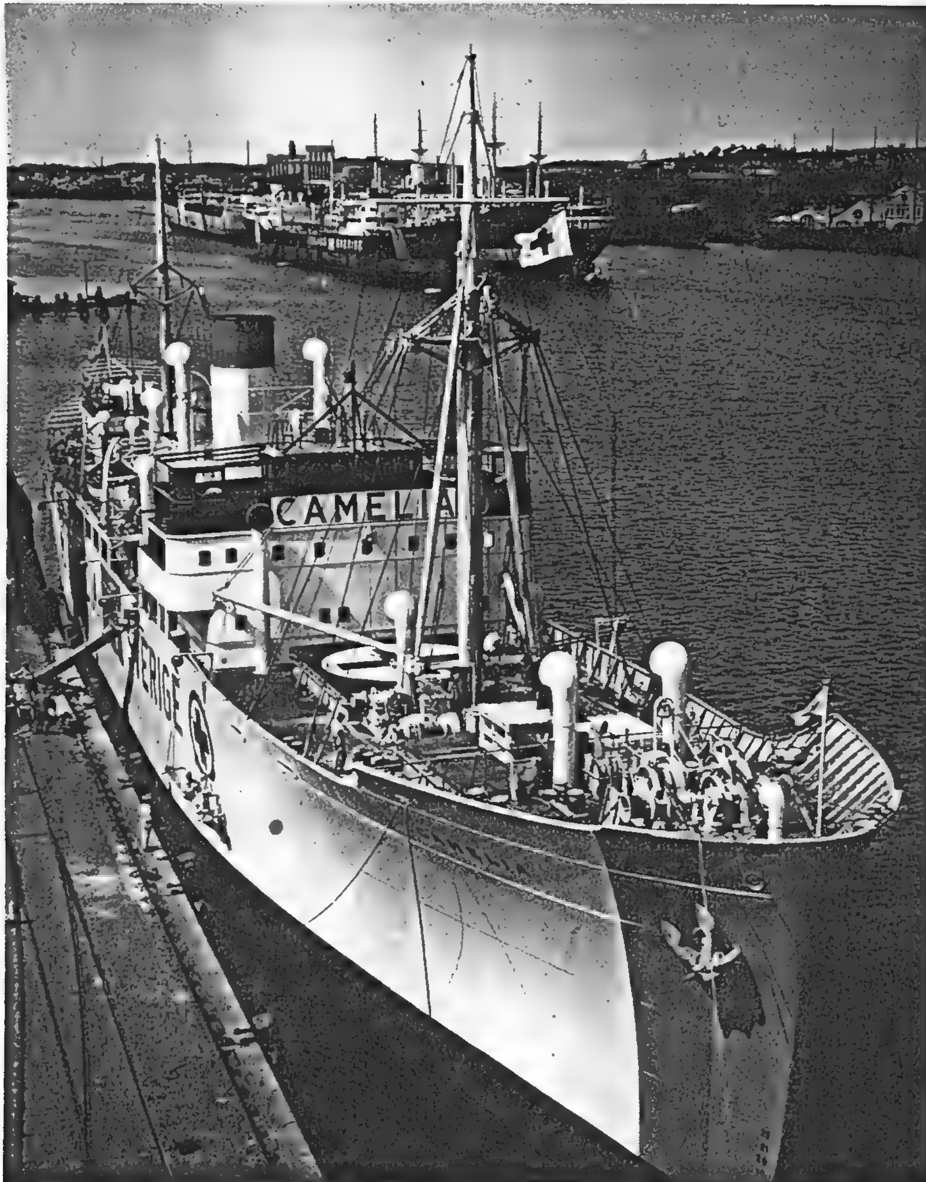
Dito, ankom UD 12.3.44

Wegen maschinenreparaturen Bardaland werden Bardaland Camelia erst etwa 25 März abfahren schleppdauer etwa 36 stunden.Türkischer Schlepper wird Wiril von Cesme direkt nach Istanbul schleppen.

Telegram 20.3 till UD från Ankarabeskickningen.

(Utdrag) Utrikes- och kommunikationsministerierna principiellt medgivit

CAMELIA 29.12 43



Camelia i Göteborg kort före avgången 19.7.42 mot Kanada för att insättas i Greklandsfarten.

---

sända Turkisk bogserbåt Chios för avhämtning Wiril stop Brittiska Tyska ambassaderna utlovat lejd med 7 à 8 dagars varsel stop Med hänsyn Bardaland anlöper Istanbul undersöka vi möjligheterna låta Bardaland bogsera Camelia även sträckan Channakale -Istanbul.

Telegram UD 21.3 till Greklandskommittén,Atén & Andersén,Saloniki.

Telegrafera huruvida notifikation till tyska vederbörande skall göras Athén eller Ankara eller bådadera ochhur långt i förväg Secundo enligt Ankara 1300 ton torkad fisk grönsaker frukt spannmål vårt 120 tillgängliga Istanbul omkring 17.3. Vi förutsätta inga hinder eder sida Bardaland bogsering av Camelia utsträckes till Istanbul för avhämtning turkiska varorna.När blir Bardaland avgångsklar? Telegrafera via fartygsradion.

====

CAMELIA 29.12.43

Telegram

23.3.44 telegraferade Beskickningen i Ankara till UD att Camelias bogsering från Channakale till Istanbul måste ske med turkisk bogserbåt.Bardaland får bogsera Camelia endast till Channakale. Därifrån måste Bardaland gå ensam till Istanbul för intagande av turkisk last.
Enligt kontraktskopia,daterad Sthlm & Gtbg 23.3.44, hyrde SKN Bardaland av Svenska Orientlinjen för bogseringen av Camelia från Saloniki till Channakale. Röda Korsets tidscerteparti sattes tillfälligt ur spel under bogseringstiden.

Avtalsstridiga krav från Camelias besättning.

Sveriges Redareförening skrev Gtbg 24.3.44 till SKN att " De av Camelias besättning framförda kraven på ytterligare ersättning utöver till densamma enligt gällande avtal utgående, äro avtalsstridiga, och kan föreningen för sin del icke godkänna desamma. Besättningen har sålunda ingen rätt att under hot att lämna fartyget söka tillförskansa sig dylika förmåner. Föreningen har satt sig i förbindelse med ledningen för de ombordanställdas organisationer, med anhållan att de för sina medlemmar måste klarlägga detta. I detta sammanhang vill föreningen icke underlåta att framhålla att till befäl och besättningsmän å ms Camelia utgår, förutom avtalsenliga hyror,krigsriskersättning i hela Medelhavet och en stor del av Atlanten med icke mindre än 300 % ,även under uppehåll i krigförande ländres hamnar,dock begränsat till 6 veckor för varje enkelresa,

---

Camelia bogserats av Bardaland till Dardanellerna.

Journalutdrag för ms Bardaland

Ons 29.3.44 kl 07 Bardaland ankrat i närheten av ms Camelia i och för bogsering.På grund av hård vind och väderleksutsikterna måste resan dock uppskjutas.

Tors 30.3 kl 10 avgått från Saloniki bogserande ms Camelia.

Fre 31.3 kl 15.55 anlänt till Dardanellerna och överlämnat ms Camelia till turkiskt bogserfartyg. Bardaland kl 16.30 fortsatt resan.Bogseringstider utgjorde 31 timmar.Bogserkabeln bestod bl.a av 2 st 15tums 15 famnar långa grästrossar tillhörande ms Bardaland. Under resan sprängdes den ena sabben helt och den andra kardelsprängdes. 2 st $4\frac{1}{4}$" wirar togs därför i bruk.Grässabbarnas fortsättning ombord i ms Bardaland bestod av ny $2\frac{1}{2}$" wire som till en längd av 100 famnar erhöll så kraftiga brytningar att den ej kan användas till avsett ändamål.

MS Bardaland 1.4.44

Iwan Sjögren 1e styrman — R.Bauer 2e styrman — John Winquist Befh

============

CAMELIA 29.12 43

Telegram marindir. Allan Zander, Istanbul 19.4.44 till SKN,Sthlm.

My number two. Camelia drydocked tuesday now preparing specification stop Damage hull engines extensive stop Permanent repairs here practically impossible, but consider towing home through safe conduct route wets of the Azores and via Faroe Islands possible if diplomatic permission obtainable stop Owing uncertainty when Wiril can be repaired and considering best season towing north Atlantic is july august and Bardalands greater horsepower also part of Camelias crew onboard Bardaland consider her most suitable stop Investigating question of securing part turkish crew for home voyage through minister Ankara stop Please investigate possibilities completing crew from Sweden stop Estimated time towage about 2 months.

Inget turkiskt köp av Wiril/Camelia

Turkiska Staten bjöd genom varvsledningen i maj 1944 100.000 turkiska pund för Camelia och Wiril , vilket pris av Allan Zander klssades som "orimligt". Efter förhnadlingar i början av juni rann saken ut i sanden.

ENDAST MUTOR KAN HÅLLA REPARATIONERNA IGÅNG

Marindirektör Allan Zander, Legation de Suède,Istanbul skrev 8.6.44 till SKN om Camelia:" ~~Detta fartyg~~ På detta fartyg är i stort sett arbetena avslutade, menåterstår reparation av motorn till en oljetransportpump samt isoleringsfel på stora generatorn,vilka arbeten utföras av Istanbul Eng. Works. Camelia & Wiril förhalades till kaj 17 resp. 18.5 och Wirils befäl bor därefter på Camelia.Båda fartygen ha gemensam mathållning med användande av Camelias kök.Detta medförde en mycket stor förbättring av förhållandena och stämningen ombord. Beträffande hembogseringen: För denna måste följande personal hitsändas.

För Wiril: 1e styrman (om Hulthén,som är i Athén, ej kan hitsändas) samt 2 motormän och 2 man på däck.

För Camelia: Två styrmän, 6 man på däck, 3 motormän, steward och en kock.

Avsikten är att fylla upp Wirils bunkerförråd med Camelias olja.För att i. möjligaste mån öka Wirils kapacitet har förpiken på Wiril nu iordninggjorts för olja,varefter Wiril beräknas kunna taga c:a 225 ton som räcker för c:a 45 dygn. Hur som helst så måste för längre bogseringoljeförrådet kompletteras på vägen.Jag har genom beskickningen sökt tillstånd att som extra säkerhet få låna från det statliga bärgningsföretaget en c:a 5" bogserwire. Om detta inte låter sig göra får man använde de ombord befintliga 4¼" wirarna som även bör vara tillräckliga. Som jag telegraferat bliva arbetena på Wiril ganska omfattande och helt provisoriska.Manmåste bl.a lägga ett helt nytt trädäck av dåligt virke på navigationshytten. övre bryggan och båtdäck samt provisoriskt tikta och reparera en del av stålkonstruktionen. Så måste man iordningställa en någorlunda bra inredning för befälet,kock och steward,

CAMELIA 29.12.43

proviantutrymmen etc och anskaffa en hel del nödvändig utrustning.Allt som fanns midskepps på Wiril är förstört.Arbetet går nu efter förhållandena bra,men försvåras ständigt av formaliteter av det ena eller andra slaget som det här skulle bliva för långt att beskriva. Detta synes vara omöjligt att komma ifrån, vilket i själva verket är lättförklarligt. Ty de statsanställda äro samt och synnerligen mycket dåligt betalda,och de lägre tjänstemännen leva helt visst på svältgränsen. Var och en försöker därför skaffa sig extra bidrag allt efter förmåga,d.v.s ställningen i samhället. Varje svårighet måste alltså övervinnas med pengar och då är det tydligt att de förra måste bliva många och ständigt återkommande. Ett annat bekymmer är materialfrågan.Särskilt svår är ~~denna fråga denna fråga~~ i fråga om de elektriska arbetena. De el. generatorerna på Wiril, som blivit vatten skadade,måste grundligt överses men kan ej omlindas här på grund av materiel. Vi hoppas dock kunna torka ochrenovera dem så att de bli tillförlitliga Jag lägger särskild vikt vid den el. installationen,enär ju Wiril -och därmed hela transporten - är helt beroende av den. Hoppas kunna ha arbetena avslutade omkring medio juli, då fartygen i så fall kunna avgå. Wiril måste före avgången bottenmålas i docka och ha vi beställt sådan.

REPORT OF SURVEY,Port of Istanbul 24 July 1944

Lloyds Register of Shipping surveyor.
Vessel left Salonica 30.3.44 in tow of Swedish ms Bardaland, arriving at the Dardanelles 31.3, where she was taken in tow by turkish tugs "Saros" and " Kilyos" ,arriving at Isatnabul kl 20.30 1.4.44. On 3.4,when heaving in STB anchor,connecting link parted and STB anchor waslost.Vessel entered No 3 Dry Dock in the Golden Horn for examination and temporary repairs ~~in order that~~ in order that she may be towed to Sweden.

Bottnen, BB sida: 10 plåtar riktas, 8 förnyas. 3 st kölplåtar förnyas.

Bottnen,STB sida: 16 plåtar riktas, 6 förnyas. Stora skador på tanktak, bottenstockar, spant,bottentankar,centerköl, girders,marginalplåtar, vattentäta skott, lastrumsstöttor etc

Däcken: Plåtar bucklats i shelterdäck.särskilt runt lucka 3 men även i STB & BB midskeppsgångar samt i brädgångarna STB och BB.

Övre bryggan: Teakwood house forming wheelhouse,chartroom and wireless room generally started & broken.To be taken adrift,partly re-newed and refitted.

Chartroom: Inner lining & fittings, chart desk drawers,sofa, el. fittings et damaged. Radio dierction finder damaged.

Wheelhouse: After bulkhead , 2 teak wood signal lockers,binnacle damaged.

Wireless room: Everything damaged including clock and typewriter.

Lowe Bridge deck: One large teakwood window frame & glass broken port side. All window frames on forward bulkhead to be overhauled &

CAMELIA 29.12.43

& repacked. Deck to be caulked.

Captains room: Panels & desk started, bunk started, wardrobe mirror broken.

Bathroom: Mirror,washbasin,glassshelf,waterbottle etc broken.Bath buckled.

Passenger cabin on Sh.deck,Stb : Beading started, glass shelf broken etc.

Passenger cabin BB side: writing desk beading broken, sofa corner piece started,washbasin,mirror, shelf etc broken.

Dining Room: Ruboleum on deck loose in places,tapestry on walls loose and damaged, one chair damaged.

Smoke room: Beading around corners started.

Passenger Lavatory & bathroom: WC pan & wash basin broken, rivets in bulkhead started, 2 teak door & frames damaged,mirror etc broken etc etc etc

Likartade skador i hela inredningen midskepps och akter. Manskapshytterna akter svårt sönderslagna och helt obeboeliga.

Huvudmotorn: Visat sig vara förstörd och omöjligatt reparera.

((Surveyrapporten omfattar 32 sidor på flygpostpapper. Dessutom finns en rapport från Allan Zander med inventarielistor. Omöjligt att ha ta med i detalj.))

Redogörelse för temporary repairs i Istanbul

" As the damage to hull and machinery was extensive and the necessary materia and machinery were not available in Istanbul, it was decided that such temporary repairs be done to enable vessek to be towed to Gothenburg for permanent repairs.Oil Fuel was removed from vessels tanks to a barge. The vessel was placed in dry dock,tanks made gas free.All started & leaky seams & landing edges, also all started & leaky rivets in bottom were caulked and partly electrically welded and made tight. 3 broken injection valve chests - one port, 2 STB - were removed and apertures closed by steel plates bolted to shell of vessel. To one of these plates a built steel valve chest with a 4" valve was fitted for circulating water for a motor engine fitted at Salonica for running an el.generator. To facilitate towing,propeller was removed ,placed on deck & fastened. The Tail shaft wasdrawn into tunnel & fastened.The Stern tube was closed by a steel flange bolted to the outer endof sternbush and one on the inner end of the stern tube. - A cement box was built in port bilges of the after hold between frames No 74 and 85 in way of the damaged margin plate. Broken rivets attaching engine room stanchions to beams were replaced by bolts. All broken auxiliaries were removed from the eingine room and placed in the after hold.The main engines were shored against the main beams. The air receiver on port side,which had fallen down, was shored & fastened to the ship's side by angle stays. Two el. generators were overhauled and

CAMELIA 29,12.43

repaired, one oil transfer pump & one bilge pump were overhauled, both electric motors driven & pump connected up with new piping.Cealing in the after hold was removed for examination of the tank tops and a number of rivets & seams were caulked & el. welded where necessary & ceiling re-laid. Minor repairs carried out on deck. The windlass el. motor temporarily repaired. A wooden screen bulit on top of the poopdeck house with door & windows with canvas dongers aft of this for protection to steersman steering by hand gear aft. Bottom of vessel was tested before leaving dry dock 17.5 and found tight. Necessary heavy wire ropes have been placed onboard for towing home,and 500 tons of sand ballast have been placed in the holds.

Avgått 1.8.44 utan navicert

Telegram beskickningen i Ankara till UD 2.8.44

"Wiril Camelia väntat på navicert under gårdagen då bemyndigande härom London Ankara ofullständigt. På Brittiska generalkonsulatets Istanbul instruktion avseglade fartygen därifrån kl 20 den 1.8 utan navicert. Ambassaden avvaktar alltjämt fullständigt bemyndigande och avser uppdraga konsul Channakale eller sydligare hamn utfärda och tillställa fartygen certifikatet. Turkar Tyskar Engelsmän underrättade."

Camelias besättning från 29.12.43 skingrats

1e styrman Axel Levin Carlsson, 2e styrman Ivan Herman Nordquist och 1e maskinist Victor Emanuel Johannson avmönstrade i Istanbul 9.4.44. De medföljde Hallaren Till Venedig som konsulatspassagerare.Fick i Venedig pengar av konsulatet till tågbiljett till Warnemünde = 860 lire per person. De fick av beskickningen i Berlin 30.5 biljetter och visa för fortsatt resa till Köpenhamn -Malmö och därifrån till Göteborg.De kom hem 31.5.44

3e styrman Erik Helmer Schröder och 2e maskinist Erik Jansson fick medfölja ms Pedro Christophersen från Pireus till Rosario,La Plata. De gick sedan den 30.6 ombord på ms Mindoro i Buenos Aires och kom 2.8. till Göteborg med Mindoro. Resan på 33 dygn kostat UD 40 kr per person och dag.

Stuert Erik Olle Andersson ,avmönstrat i Istanbul 9.4.44 men mönstrade som uppassare i ms Bardaland. Kocken Sven Leopold Sjöstrand ,matros Nils Svensson ,matros Nils Erik Norberg och lättmtros Gunnar Pålsson avmönstrat 9.4 i Istanbul men gick ombord i Bardaland. Norberg gick i Pireus över till ms Saggat som han lämnade i St.John 14.6 ,sedan ej avhörd.

Motorman Ragnar Mauritz Sällström avmönstrat 9.4 i Istanbul,medföljt Bardaland till Pireus och där omkring 17.5 mönstrat på ms Fenris.

Motorman Karl Harry Nordström avmönstrade 20.3 i Saloniki och mönstrade i ms Virginia 24.3.

ElektrikerSven Rehnström , avmönstrat i Saloniki 20.3, sedan ej avhörd.

Forts

CAMELIA 29.12.43

De 2 svårt skadade motorman Gustaf Valdemar Djusberg och matros Laurus Fjellstedt-Josephsson, avmönstrades redan 20.1.44 i Saloniki och fick en månads sjukhyra utbetald av befh Walter. De kunde 26.1 lämna det tyska sjukhus de legat på och inkvarterades i staden. Först den 18.5 kunde de avresa med ms Mindoro från Pireus och kom den 6.6. till St.John. Det blev fortsatt läkarbehandling i Montreal för båda.Josephsson var sjukskriven till den 14.3.45. Djusberg fick fr.o.m den 1.8.44 en livränta på 40 % från Riksförsäkringsverket, eller blev med andra ord invalid.

Camelias besättning under hembogseringen

Samtliga av SKN erhållit en gratifikation på 1000 kr per person.

Befh Nils Stellan Walter,Göteborg, % Svenska Lloyd
1e styrman Ivar Westerlund,Drottningholmsvägen 362,Rinkeby, ex Fenja
2e styrman Karl Albert Johannes Nilsson, Gustaf Rydbergsgatan 4a,Malmö
(Ex minsprängda Fenja)Se 13.6.44.
Chief Elis Persson, Göteborg,% Sv. Lloyd
1e maskinist Arne Hansen, Hunnebergsvägen 22,Traneberg, Ex Fenja
Stuert John Ivar Svensson,Stoby, ex Fenja
Kock Gustaf Bertil Svensson, Helgagatan 19,Sthlm, ex. Fenja
Mässuppassare Gustaf Lennart Andersson, Lillebovägen 34, Tureberg,ex Fenja
Matros Karl Gunnar Wirén ,Essingestråket 27,Sthlm, ex Fenja
Matros Karl August Holm, Öregrund, ex Fenja
Lättmatros Arne Alexius Norén, Folkungagatan 104,Sthlm, ex Fenja
Lättmatros Lennart Gudmund Lundegård, Öregrund, Ex Fenja
Jungman Kaj Lennart Dahlin, Enelund, Södertälje, ex Fenja
Jungman Rune Sören Bäck, Askö, Österåker, ex Fenja
Motorman John Albin Wahlgren, Sturparken 9, 2 tr, Stockholm, Ex Fenja
Motorman Gustaf Birger Almström, Nybrogatan 17,Stockholm, ec Fenja

Wirils besättning under hembogseringen

Befh Henning Isberg,Kinmanssonsvägen 56,Hägersten
1e styrman Robert Killman, Porfyrvägen 7,Traneberg,
2e styrman Axel Tore Almén, Bondegatan 37,1 tr ög, Stockholm,ex Fenja
Chief David Öhrberg, Vintergatan 24, Spånga
1e maskinist James Herbert Hansson, Svanebäcksgatan 24,Göteborg
2e maskinist Herbert Henry Ulmert, Spångatan 25,Malmö
Stuert Jöns Edward Svensson, Friisgatan 25,Malmö
Kock Karl Erik Jansson, Slipgatan 16,Stockholm
Uppassare Alf Lundberg, Åsögatan 95,Stockholm
Timmerman Folke Eugen Björklund, Södermannagatan 57A,Sthlm, Ex Fenja
Matros Johan Hjalmar Johnsson, Duvnäsgatan 5,Sthlm

forts

CAMELIA 29.12.43

Forts Wirils besättning

Matros Tore Isaksson, Persnäs

Lättmatros Björn Arne Granberg, Drottninggatan 104,Stockholm

Lättmatros Karl Erik Blomkvist, Johannedalsgatan 19,Göteborg

Mässuppassare Sigurd Emanuel Marklund, Bjurön, Uttersjöbäcken

Motorman Karl Stjärnström, Skärsta,Hallstavik

Motorman Henry Alexius Eriksson, Lomsjökullen

Motorman Albert Samuelsson, Ex Fenja, kvarlämnad med lunginflammation i Thorshavn och ännu 28.9.44 ej hemkommit.

Däcksbefälselev Bo Anstrin, Styrmansgatan 17,Sthlm, ex Fenja

Däcksbefälselev Trygve Daelander, Riddargatan 19,Sthlm, ex Fenja

---

Mer om provisorisk reparation i Istanbul

Av räkningar framgår att Camelias köksspis måste ommuras och att en 50 hkr begagnad 2 cyl.2-takts Deutz dieselmotor inköptes från Firma Pandelides i Thessaloniki för 180 Französische Goldpfunde, för att kopplas till dynamon Reparationskostanderna i Saloniki = 681.10 Guldpund = kr 52882:40.

Bogseringen inför sin start

Brev,Istanbul 31.7.44 till SÅAF från J.W.Whitrall & Co ltd

The wiril came out of the Golden Horn on 28.7 and adjusted her compasses in the Marmara the same afternoon. She is now lying at the buoys in the inner port,waiting for the Camelia,which is due to come out of the Golden Horn tomorrow morning and proceed direct to the Dardanelles in tow of the Turkish salvage steamer "Alemdar",whence she will be taken in tow by the wiril,which will proceed from here to the Dardanelles independently. As you are of course aware,it has recently been decided by those concerned in Stockholm,to load a certain amount of cargo onboard the Wiril,with the result that she has thus lsot her Red Cross protection and privileges; in fact, the crosses have now been painted over and replaced by Swedish flags. The following is the cargo which Wiril has loaded and is to load: 269 tons of hazelnuts, 3½ tons of figs, 1,6 tons fo Sheep's casings = total 244,1 ton cargo.

((Camelia avgick 4.8 kl 05 med 9 knop från Channakale under bogsering av Wiril. Den 19.8 kom fartygen till Lissabon för bunkring och mån 18.9.44 kom Wiril-Camelia till Göteborg efter en unik färd mitt under brinnande krig. Om bogseringen se Wiril 7.2.44.))

SALONIKILOTS JUNI 1945 KRÄVT ERSÄTTNING FÖR SIN INSATS.

Saloniki 18.6.45 skrev lotsen John Zacharoff till Svenska Lloyd och till The Swedish Minister of Navy följande brev:

Due to the facts of the war it was very difficult for me to correspond with

CAMELIA 19.1.243

you,but now I have the honour to inform you the condition under which took place the accident of the ms Camelia. I beg to think about me,because I am a poor sailor with a big family who did everything he could in order to save your ship and it's anchor,because in spite of the promises of mr Gylenram president of the International Red Cross during the occupation, and your captain mr Neel((Camelias befh Nils Walter)) to the German authorities by which I could not ask for anything due to recent release after 72 days of prison because of my sentiment against them, I did not receive either the moral or the material reward which they promised me in spite of the terrible condition under which my country was and of me ofcourse. I am very sorry because the above two men did not give me the promised letter in order to get themselves free from the obligation to reward me because this letter would expose all the details of the accident. - On the morning of 29.12.43 and at 9 o'clock p.m being with the Greek captain of the harbour I saw Camelia coming towards the port without pilot. After awhile and a mile from the coast a stron crash was heard coming from the ship and a black smoke was coming out of her funnel.I saw thetthe engines were stopping slowly and she started to sink from the left side and from the poop.I was expecting for any signal from the ship but nothing. So I was forced to telephone the German Sea Master and told them the accident and the Germans asked me what should we do and I gave the proper order. I told them to send their biggest and smallest tow-boats which they had and I was ready to help them if they wanted me. During this short time captain Neel thought it right to drop anchor something mistaken for me. Because otherwise the ship would come near the coast because of the strong wind which was blowing at that time without any danger to sink. After 10 minutes the motorboats were going to Camelia and the small boat was coming to the Greek office in order to take me on the ship. During all this time not a sign was given by the ship in order to give them the proper advice. When I arrived on the ship I asked captain Neel why did you drop anchor,he could not utter a word.We started a hard work and you know from now on the result which you can read again from the attached certificate of the German Navy. Concerning to the anchor of the ship the diver of the German Navy could not find it and only when I fixed the place they amanaged to find the anchor.Being sure that you will examine with proper carefulness my petition, I thank you very much and I believe that you will expose my deeds for your ship to the insurance.

Sincerely yours

John Zacharoff

Frank.Roosewelt Street 38

Salonika, Greece.

Bilaga: Ett intyg från Central Harbour Master of Salonica,commander Vassiliades, som följder:

CAMELIA 29.12.43

"In reply to your oral requets I certify herewith,that as I remember well on october 29th 1943 ,when ms Camelia,flying the Swedish flag, was shifting from one point of the gulf to the other without pilot,thus violating the rules of the Salonikas Harbour regulations demanding obligatory pilotage, an explosion took place after which she began sinking sternwise leanin on the left. I also certify that, though against my opinion,you got in touch throught the telephone with the the German Harbour Master so as to take all appropriate steps to salvage the ship,and after a while a boat of the German Harbour Office approached the Greek Harbour Office of that time to take you onboard the vessel."

Bilagor: Även intyg från Vasaholsm befh E.Arrhenius och ms Surovas befh A.Perswald att Zacharoff lotsat in respektive fartyg "very carefully through the marrow opening between the wrecks to the inner harbour of Saloniki and out that same way without tugboats. A very careful, perfect and experienced pilot."

Zacharoff inte fått svar.Skrivit 27.4.46 till KK & Sv.Lloyd

(Sänt kopior av sitt förra brev med tillägget:" As to my great regret and surprise I was totally ignored by the owners of the vessel.I beg to submit my case to your goodselves in hope that through kind intervention my services to save the vessel will be acknowledges by the owners and the insurance company. Yours faithfully J.Zacharoff.

KK Sjöfartsbyrå,Erna Brodi, svarat honom ,Sthlm 5.7.44

Att KK "Sees no possibility of taking any further measures in the matter."

Dessförinnan hade Sv.Lloyd skrivit till KK, Gtbg 21.5.46

att ...:" Eftersom lotsen handlat endast på Tysk order och vi för vår del aldrig givit honom några löften om kompensation,så anser vi för vår del att det inte finns någon anledning för någon kompensation utöver de matvaror som lotsen ifråga fått av Camelias befh."

Befh Nils Walters syn på saken i brev från ms Scania,NY 30.8.45 till rederiet. " Received your letter of the 10th inst.concerning the pilot Zacharoff in Saloniki. As my opinion in the matter I beg ~~you~~ to inform you that immediately afterthe accident the Port Master Captains Pauk came onboard and I decided in conference with him that the ship should be run aground,and Pauks promised to place tugboats at my disposal and to send a pilot onboard, Without the help of the German authorities,this Zacharoff could not have done anything. In order to prevent the ship from making a lee shore,I had to let go the STB anchor, a manoeuvre that seemed to be ~~xxxxx~~ very hard for the pilot to understand. In the work of un-shackling the chain cable,he did not take any part,as did some members of the crew

CAMELIA 29.12.43

of Bardaland who were sent onboard us by Bardalands captain Winquist in order to help us. Nor was the piloting to run the ship aground so difficult since the best weather prevailed. Zacharoff then holds forth the hauling of the 9.1.44,but I consider it just as an ordinary help by 2 tugboats with the mates of the ship onboard together with 7 men from ashore,as the day was a sunday and the crew lived ashore. The pilot was several times compensated with provisions,but he never seemed to be satisfied.

Yours truly. Niels Walter.

Bilaga till:
Zacharoffs brev sid 17

Port Manager,Salonika
28.2.1944

This is to confirm,that on 29.12.43,as soon as you noticed from ashore that a mine stroke the Swedish ship Camelia in Saloniki Bay,you proceeded to the ship and after having cut the anchor you towed and brought her near Papageorgious Factory,placing her in such a way that salvage work could be performed.The ship was arranged so to lie on even keel. Further it is confirmed that on 9.1.44 you towed the vessel,after all the water was pumoed out, with a port tug near the anchorage near the Steva Romana Company,and you secured her with one anchor and 3 buoys so that work could be started on the hull of the vessel.

Paouk
Lt.Crd & Port Manager

Brev Zacharoff,Thessaloniki 20.9.46 till KK Sjöfartsbyrån.

Sir! In replying to your letter of 3.7.46 I am obliged to refuse the untrue statement which mr Niels Walter deliberately spread out about the salvage of ms Camelia,with the only result to cause the indignation of every honest man and to minimize the prestige of the Swedish merchant navy abroad. -Captain Walker does not mention a single word concerning to the following point.How did captain Pauk, the German harbour master, and me were found onboard immediately after the explosion with the 2 tugboats? Who informed captain Pauk that something had happened to Camelia? If captain Niels did it,through which means did he achieve? By signals or by his whistles? No, this is not true! Captain Walter at that time had lost his courage ,something hade happened to him which does not honour at all a skilful sailor as he liked to call himself. The German Harbour Master was notified through phone by me immediately after the explosion and he agreed with my suggestion concerning to the method which we should follow in order to save the ship. This captain Niels makes a gibe at me for the remarks which I addressed to him concerning to the dropping of the anchor, but he altogether forgot that after some timeI was right. As it is known, at first he dropped the right anchor,which I was obliged to cut later in order to move the ship. Then, without my consent and before the agrounding ,he dropped the left anchor too.So I was obliged to ask from the German

CAMELIA 29.12.43

Navy House for another anchor and wire in order to secure the ship. I can not accept any characterizing for my professional abilities from this person,because he is absolutely unable to critizise me,due to his bad knowledge upon naval matters. The fact that for many times I have been praised and received congratulations from his colleagues and from the French Admiralty for my abilityes in piloting the colossal ships,I think that allthe above are the best titles of honour for me and recognition of my professional abilities. Nevertheless he is extremely dishonest saying that he gave me food-provisions. I appeal to the evidence of the foodsupplier of the ship from whom I received only one pound of rice,one pound of sugar and pudding cream. I received all these not as a gift,but I gave to the stuert a bottle of koniak and a bottle of local drink called "Ouzo". If it is true that all tye above food stuffs belonged to the ship and to mr Niels and not to the supplier as he insists,I am ready to pay for them ,or to return them back xxxxxx at once. Regrading to the discussion between me and mr Gyllenram, it is true that I reported to him all the details of the matter. When he told me that I received foods for my xxx good job,I assured him that I hade given spirits for all of them. I emphasized that I do not exchange my professional abilities with a handful of candy. Comparing the character of this person with the captains of the rest Swedish ships as mr Arrhenius,captain of ms Vasaholm, and captain Winquist of ms Bardaland, I come to the conclusion ,taht if all the people in this world were thinking as this me Niels does, of course we should have died many years ago. I cannot find the proper words to thank tenderly the above 2 captains for the help which they rendered to me during the German occupation.

Sir, I am right, and I hope that you will recognize my sincerety, without paying attention to the voice of this man who tries by all his means to suffocate the truth,saying that the 2 tugboats saved the ship. I want to ask him,who managed these towboats? He, of course not. He did not know either where his ship was going.I was not thinking to use these two, buthis machine was not working,and he had dropped the right anchor which I was obliged to cut and leave the ship to be drifted by the strong NE wind to the shore. But I am surethat he will deny even my helpfor the above,because he is so ungrateful that he would say that the blowing wind saved his ship. I hope to have the chance in the near future to try the above matter before the tribunal ,where I will be able to bring the indispensable elements in order to xxxxx restore the truth. I beg you to convey the contents of my letter to the Swedish Admiralty and to the management of the Swedish Lloyd company. I intend to publish my letter to the Swedish naval newspapers. I thank you for your answer and for the politeness which you showed me. Very truly yours. John Zacharoff.Pilot of Thessaloniki, Greece.

CAMELIA 29.12.43

Advokat Mårten Henriques,SKN, till legationsrådet Carl H.Gyllenram,UD

(Daterat 19.7.47) ...." Sedan Zacharofferhållit en del av utlåtandena i frågan,har han ånyo tillskrivit KK och vidhållit sina anspråk i en till formen rätt olycklig skrivelse i vilken han går mycket illa åt befh på Camelia.Sistnämnda förhållande gör detgivetvis icke mera sympatiskt för SKN att lämna Zacharoff någon ersättning, men å andra sidan bör givetvis icke det förhållandet, att en karl skriver dumt,medföra, att han går miste om ersättning, därest han har verklig grund för sitt ersättnings-krav. I sina skrivelser åberopar Zacharoff ett par gånger legationsrådet Gyllenram,som vid den tiden var i Saloniki, och det är i anledning härav som jag tillåter mig besvära Eder att gå igenom handlingarna och låta mig veta huruvida ni anser att Zacharoff verkligen kan ha tillräcklig grund för sitt ersättningskrav, i vilketfall jag givetvis skall föredraga frågan i SKN och se vad som kan åtgöras. Vore tacksam återfå handlingarna med Edert uttalande i saken. Med utmärkt högaktning

Svar till Henriques från legationsrådet Gyllenram ,Avd B, UD, Sthlm 28.7.47.

... Det undandragersigmin kompetens att bedöma eller värdesätta det arbete av rent teknisk natur som Zacharoff eventuellt utförde. Rörande detta arbete erhöll jag dock av Zacharoff själv vid flera tillfällen mycket livfulla och av starkt självberöm översvallande beskrivningar. Då lotsstationens expedition - eller kanske riktigare "Le Capitanat du Port" - var brlägen i bottenvåningen av den fastighet i vilken jag bodde i Saloniki, uppsöktes jag vid flera tillfällen i min bostad eller stötte tillfälligtvis ihop med Zacharoff,som då aldrig underlät att framhålla att hans förtjänster i samband med Camelias bogsering från olycksplatsen till den plats där fartyget sedan kvarlåg för provisorisk reparation,ej blivit honorerade. Detfaller på sin egen orimlighet att jag skulle ha utfäst att avgiva något utlåtande rörande Zacharoffs ingripande vid olyckstillfället eller ställt i utsikt att han skulle erhålla ekonomisk gottgörelse för sitt arbete. Förstvid den ungefärliga tidpunkten för Camelias bogsering från Saloniki till Istanbul, började Zacharoff tala om de matvaror han mottagit av kapten Walter,vilka, framhöll han, ej kunde anses utgöra någon ersättning för hans bärgning av fartyget. Han underlät aldrig att poängtera att det uteslutande varit genom hans snabba ingripande som Camelia hade kunnat bärgas - en uppgift som får tagas med stor reservation -. För att i någon mån freda mig från Zacharoffs närgångna och ihärdiga lamenterande, anställde jag hans son i en av Internationella Röda Korstes avdelningar i Saloniki,varvid ej blott sonen utan även familjen Zacharoff fingo del av de ganska rikliga matransoner, som tilldelades personalen i R.K-Kommissionen,varjämte sonen även erhöll kontanta löneför-

CAMELIA 29.12.43

måner. Vad angår Zacharoffs framhållna omdömen om kapten Nils Walter,torde dessa vara präglade av rent subjektiv uppfattning och ha näppelxigen delats av vare sig Greker eller Tyskar i Saloniki. Jag tror mig tvärtom kunna påstå att Walter,under de omkring 3 månader han tvingades kvarligga i Saloniki, rönte den största uppskattning från alla som kommo i beröring med honom för sin outliga rättrådighet ,sin yreksskicklighet och sina under de svåraste fröhållanden bevarade självbehärskning. Han var fullständigt oberörd av varje påverkan i ena ellerxa andra riktningen,vilket ju for en person av Zacharoffs kynne föreföll både ofattbart och kanske än mer retande hans Levantinska mentalitet. Zacharoff hade nämligen först med den Grekisk-Turkiska folkförflyttningen omkring 1924-25 kommit till Saloniki efter att ha framlevat sitt liv i det kosmopolitiska Istanbul. - Av egen erfarenhet kanjag omvittna att kapten Walter under sin vistelse i Saloniki vid många tillfällen lät den Grekiska befolkningen - ofta genom min förmedling- få avsevärda kavntiteter livsmedel av de förråd över vilka han kunde disponera. Med hänsyn till ovan anförda förhållanden synes Zacharoffs ersättnungsanspråk böra kunna bedömas såsom skäligen omotiverade och även om han av SKN skulle tillerkännas em mindre ersättningx, komme denna säkerligen aldrig att uppnå ett sådant belopp,varmed Zacharoff skulle anse sig nöjd,utan snarare giva anledning till förnyade anspråk och ytterligare ekonomiska ersättningskrav för de oerhörda förtjänster han i sin självuppskattning anser sig ha inlagt i Camelias bärgning. Stockholm 28.7.1947

Carl Henric Gyllemram

Legationsråd.

C.H.Åhmansson i SÅAF till Henriques,Gtbg 27.8.47

...Vederbörande på Svenska Lloyd,som kommit i kontakt med lotsen Zacharoff, ha samma mening om honom som Gyllenram,ehuru de ej uttrycka sig fullt så fint som herr legationsrådet. Skulle man kunna tänka sig att Zacharoff får taga tillbaka sina ovederhäftiga beskyllningar mot kapten Walter och att vi därefter mot något lämpligt kvitto gerhonom en mindre gratifikation. Obestridligen har Zacharoff hjälpt till att bärga ankaret och det kan ju möjligen vara värt en tusenlappm ,men hans insats i bärgningen av Camelia torde ha varit mycket obetydlig. Svenska Lloyd har icke för närvarande några båtar på Grekland och har inte heller någon som helst tanke på att öppna någon linje ditåt,varför det torde bli svårt för Zacharoff att komma fram med något krav . Hjärtliga hälsningar.

Din tillgivne

C.E,Åhmansson

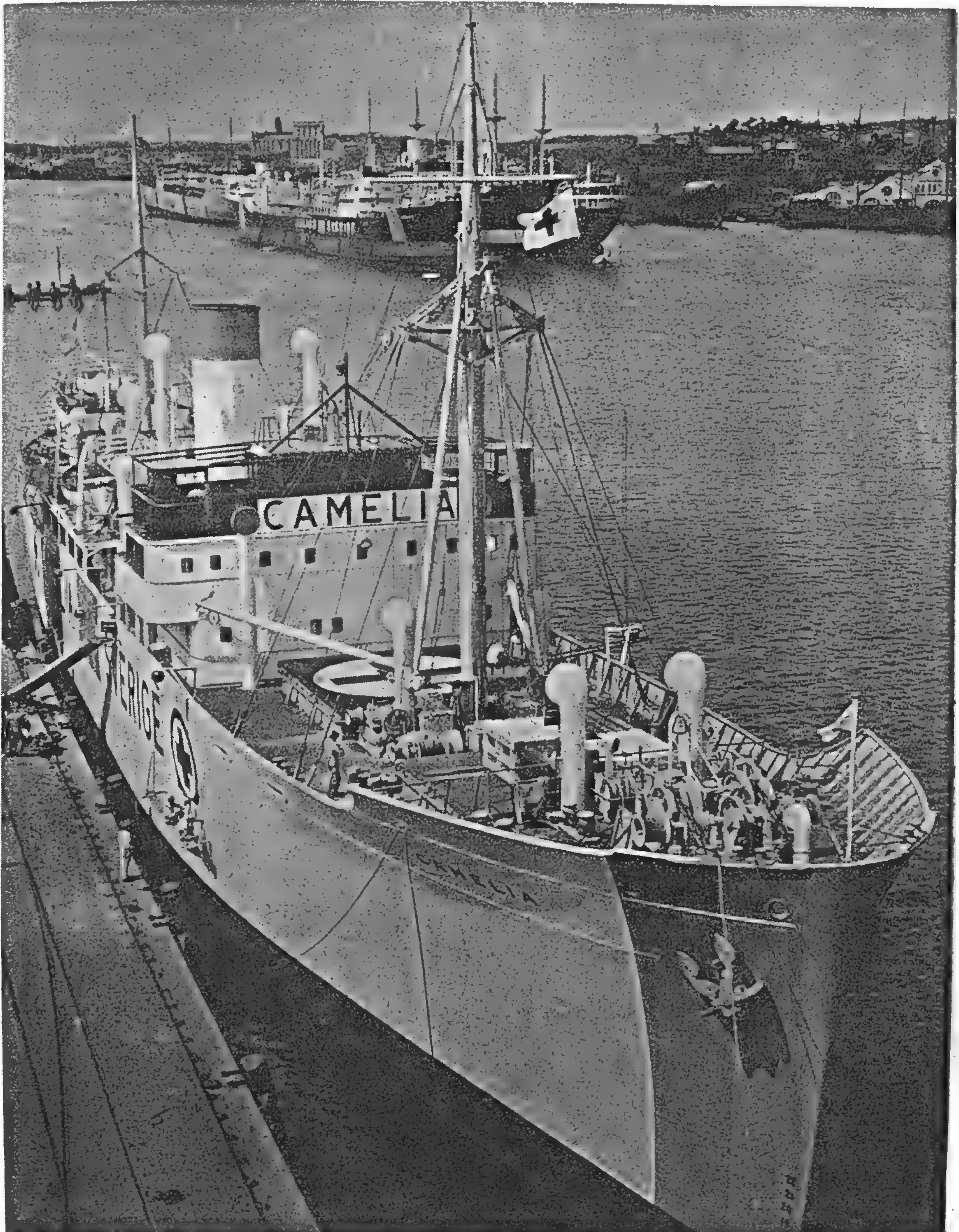
SKN tillstyrkt belöning på 1100 kronor

Mårten Henriques efterdetta brev 2.9.47 i brev till advokat Tage Zetterlöf i Göteborg tillstyrkt utbetalning av kr 1100:- till Zacharoff förutsatt att

CAMELIA 29.12.43

denne kvitterar beloppet som full och slutlig ersättning för sina tjänster. - Den 20.9.47 utkvitterade Zacharoff i Saloniki 1100 kronor " för de tjänster av vad slag det vara må,som jag lämnat i samband med Camelias haveri i Saloniki år 1943,godtager ett belopp i Grekisk valuta motsvarande ettusenetthundra kronor."

Binis Zacharoff



Juli 1942 i Göteborg

CAMELIA 29.12.43

Assurans

SKN utbetalade allt som allt 2.218.331:25.
Av detta överfördes till haveri Wiril 405.240:20. = 1.813.091:05
Uttaget i re-assurans 1.781.254:22 = 31.836:83
Hemtransport av Cameilas avmönstrade besättning kostade 19140:- till UD.
den 11.647 utbetalade SKN 625:57 för repatriering av matros Josephsson och sista utbetalningen i haveri Camelia blev ersättningen till lotsen Zacharoff den 17.11.47.

14.1.44	Riksbanken för räkning Kjell Andersén RM 5440:-	10015 kr
20.4.44	Skand.Banken för räkning Andersén	5000:-
8.5.44	Rederiet förskott	19.628:68
10.5.44	Aerotransport avbeställt flygplats f.Andersén	48:20
10.5.44	Av UD förskotterade telegramkostnader	31:90
10.5.44	Rederiet förskott	49.892:04
17.5.44	Skand.Banken till G.Beretta,Zürich	5000:-
17.5.44	till 2 adresser i Istanbul	7550:-
6.6.44	till G.Beretta,Zürich	5000:-
14.6.44	Cilekrist,Walker & Co,Istanbul a conto reparation	50.021:75
28.6.44	G.Beretta,Zürich	5000:-
19.7.44	Kostnader för besättningen,betalda av UD	1440:58
29.7.44	J.W.Whittal,Istanbul a conto reparation	450.016:-
4.8.44	UD - utgifter för besättningens hemtransport	87:-
19.7.44	Sv.Orientlinjen: MS Bardalands bogseringskostnader	4927:60
7.9.44	-"- Övertidsersättning	213:98
28.9.44	Svenska Fartygsbefälsfören.Gratifikation t.befäl	3000:-
28.9.44	Sv.Maskinbefälsförbundet: dito	2000:-
28.9.44	Sv. Sjöfolksfröbundet:Gratifikation t.manskap	11000:-
6.10.44	Svenska Lloyd a conto reparation	325.000:-
17.10.44	J.W.Whittall & Co,Istanbul,reparation	56762:30
29.12.44	Allan Zander,Gtbg kostnader	15,923:18
11.1.45	Sv.Lloyd a conto reparation	325.000:-
2.2.45	J.W.Whittall,Istanbul; arvode & kostnader	1088:91
3.4.45	Allan Zander arvode	8500:-
6.2.46	Sv.Lloyd a conto reparation	325.000:-
16.4.46	-"- -"-	325.000?-
16.4.46	UD telegramkostnader	492:55
28.5.46	UD ersättning hemtransport Camelias besättning	19.140:-
14.8.46	Sveabolaget Wirils bogseringskostnader	75.000:-
26.8.46	Dispachör Kaj Pineus,Gtbg	3900:-
2.10.46	Sv.Lloyd enskilt haveri	110.461:84
2.10 46	Sv.Lloyd kostnader för hemtransport av besättning	10.198:43
26.10.46	-"- likvid för hyresförlust	556:26

CAMELIA 29.12.43

Assurans forts

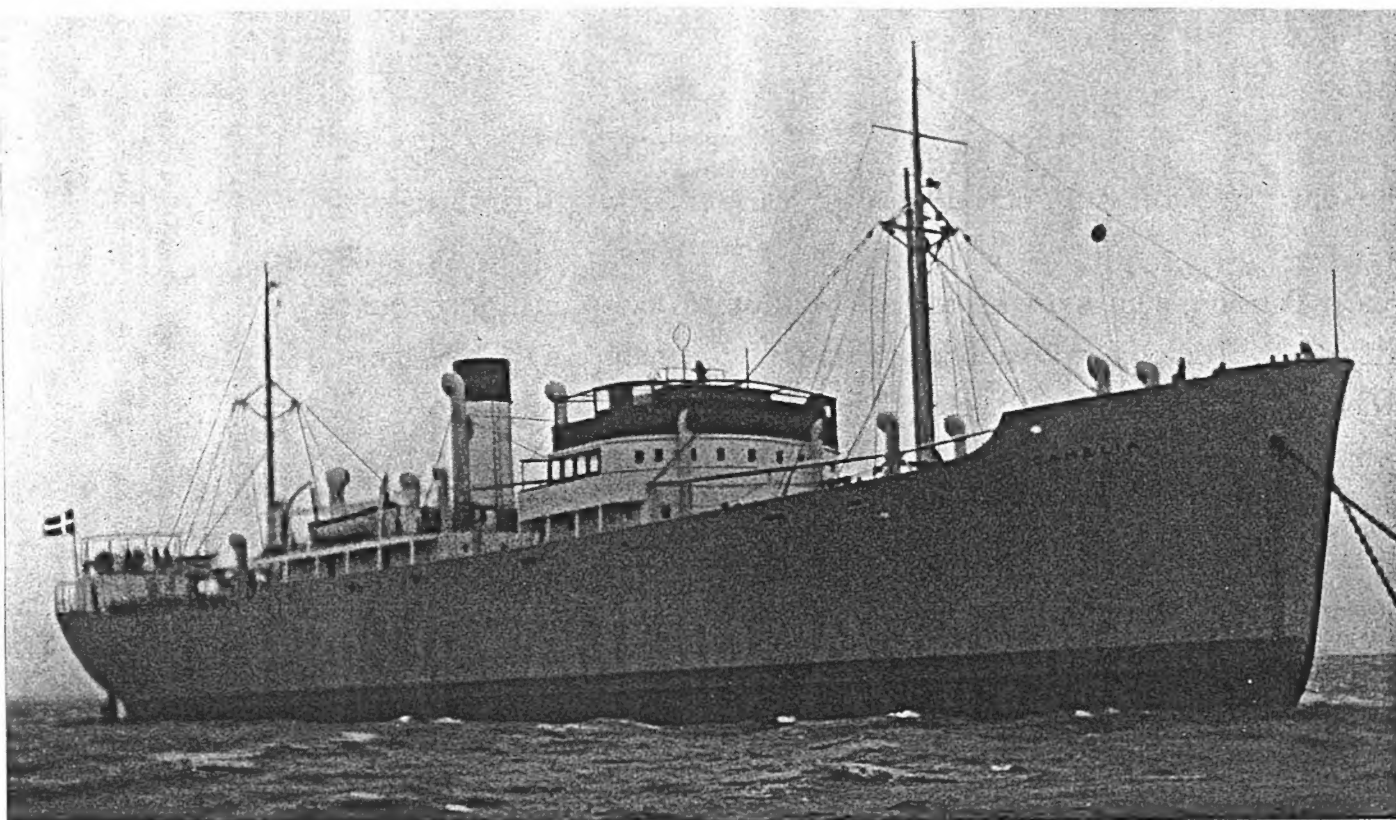
11.6.47 UD- repatrieringskostnad för Isländsk matros 625:57
17.11.47 Advokat Tage Zetterlöf för räkn herr Zacharoff 1100:-

Dispache given Göteborg 27.8.46 SKNEII Disp

Kaj Pineus ålagt SKN att till försäkringsgivarna utbetala 1.773.269:05 - fartygets enskilda haveri påfört belopp - med avdrag för vad Nämnden må hava betalat därav.
SKN ålagts betala 31.280:57 för hemtransport av besättningen samt 3900:- i dispachekostnader.

Reparation

Camelia anlände till Göteborg 18.9.44 bogserad av Wiril och skiftades den 2.10 till Lindholmens varv för omfattande reparation. Den 11.4.46 gick Camelia på provtur och den 17.4 var arbetet avslutat.Då hade bl.a en ny huvudmotor installerats, en 6 cyl. helsvetsad motor av Götaverkens typ på 1550 ihkr men tillverkad vid KaMeWa i Karlstad. All inredning var förnyad, liksom el.nätet,rörsystemen, pumparna mm Ny befh 16.4.46 blev kapten Selim Anvén,Göteborg.



På UD Hp 80 c vol 3519 endast en presskommuniké från UD som lästes i radio 4.1.44 kl 12.40 och publicerades samma dag.

På UD Hp 1743-1745 finns en massa telegram o.dyl om Camelia-Wiril för den som vill ännu mer gå in i detaljer,men som här utelämnats helt.

CAMELIA 29.12.43

Sammanfattning

Camelia träffades av en av de magnetminor som Amerikanskt flyg sedan 1½ år tillbka fällt över inloppet och redden i Saloniki. Explosinen träffade på akterkant av Maskinrummet BB och en hög vattenpelare steg upp strax akter om skorstenen om BB. Förödelsen ombord drabbade i högsta grad maskin rummet.Huvudmotorn och alla hjälpmaskiner och pumpar slogs ut,maskintelegaı och tyfon bl.a sattes ur funktion liksom styrmaskin,ankarspel och winschar. Allt gjutgods i maskin slogs sönder. Vatten började genast forsa in i maskin genom sprängda bottenventiler och att endast 2 man bröt benet och ingen dödades vittnar endastom det nyckfulla i sådana här skeenden. Camelia släpades på grund 1'W Hamnen på skyddad plats och vattenfylldes där upp till shelterdäck. Besättningen måste tas iland och inkvarteras där.- Kvar ombord var sedan endast vaktbefäl,men besättningsmän arbetade varje dag ombord med uppröjning. All inredning slagits sönder. I köket t.ex hade spis, bänkar, skåp och ugn vraäkts i en hög ochkakeldurken splittrats. Direktör Kjell Andersén i Svenska Lloyd och marindirektör Allan Zander för SKN kom med tyskt militärplan till Saloniki och inledde fåfänga förhandlingar om reparation på platsen. Maskinrummets övre del befanns ha förskjutit sig, hjälpmotorerna ha slagits loss från sina fundamnet,den el .instrumenttavlan och startlufttanken var nerfallna, allt var skadat av saltvatten och utläckt olja och maskinrummet såg efter länspumpning ut som en skrothög. Röda Korsetsatte in Virginia som ersättning för Camelia. I Saloniki kunde endast provisoriska reparationer göras och inga bogserbåtar fanns vare sig i Pireus eller Saloniki somkunde avdels för att bogsera Camelia över till Turkiskt vatten sedan man långt om länge funnit den lösningen att Camelia kunde göras sjövärdig i Istanbul. Att bogsera Camelia till Göteborg genom Medelhavet och runt det Tyska spärrområdet och att erhålla de krigförandes godkännande av detta föreföll närmast utopiskt, men löstes genom att bombskadade ms Wiril -som också skulle hem för reparation - bedömdes kunna bogsera Camelia hem sedn Safe Conduct beviljats avde krigförande. Camelias besättning vägrade ställa upp och endast Befh Wålter och chiefen Persson blev kvar ombord på hemresan. Att flyga ner ny besättning från Sverige hade varit omöjligt under rådande krigsförhållanden och det blev besättningen från minsprängda RK-fartyget Fenja som blev räddningen i fråga om bemanning för hemresan. Tyskarna varnade för äventyret att Bardaland skulle bogsera Camelia från Saloniki över till Channakale i Dardanellerna för vidare bogsering med turkiska bogserare till Istanbul . Vädret i dessa farvatten är nyckfullt och minfaran var stor. Den 30.3.44 bogserade dock Bardaland iväg Camelia och båda fartygen kom 31.3 lyckligt till Channakale där turkiska Kilyos mötte. Ett utländsk fartyg får inte bogsera ett annat utländskt fartyg genom

CAMELIA 29.12.43

sundet. Den 30.3 förmälde ett förvanskat telegram från Istanbul att Camelia på resa till Saloniki med last av Canadensiskt vete minsprängts vid Chios och av Bardaland tagits under bogsering mot Dardanellerna. - Efter att ha avlämnat Camelia avgick Bardaland påskdagen 9.4. till Pireus efter att ha inlastat 1300 ton spannmål,fisk och torkade grönsaker som Grekiska Hjälp-kommittén inköpt i Turkiet för det nödlidande Grekland. I lasten ingick även 30 ton livsmedel som personligen skänkts av president Inönü till studenterna vid Aténs universitet. Från Pierus gick sedan Bardaland till Chios och hämtade bombskadade ms Wiril som också skulle bogseras till Istanbul för prov.reparation. Wiril ankom 29.8.till Istanbul. I Istanbul anskaffades efter 1000 mödor och besvär material för prov. reparation av Camelia och däribland var en begegnad Deutzmotor som kunde användas till generatorn på Camelia för att få ljus och el.ström till ankarspel mm. Camelias styr-maskin reparerades och flyttades över till Wiril som fåttsin förstörd. Prov. hytter och en prov. brygga måste byggas , ett prov kök iordning-ställas etc. Se Wiril 6.2.44 om hembogseringen . Den 2.8 44 kom Bardaland efter 2 års RK-tjänst hem till Göteborg.Ombord var Camelias stuert Erik Andersson, Gtbg. Mån 18.9.44 kom Wiril och Camelia efter en unik färd till Göteborg via Thorshavn och Kristiansand för kontroller.Camelia övertogs vid Vinga av Röda Bolagets Herbert och skeppsredare Bökman och pressen bor-dade. Kl 19 förtöjdes Camelia vid Packhuskajen. Wiril hade kommit in kl 18 till samma kaj och strax dessförinnan hade Sv.Lloyds ms Dahlia anlänt som lejdfartyg med last av apelsiner, krollsplint, russin och salt från Cadiz och Valencia, och förtöjt vid Stigbergskajen. - Först den 16.4.1946 var Caemlia färdigreparerad vid Lindholmen och insattes på Lloyds Medelhavs-linjer under befäl av kapten Selim Anvén,Gtbg.

Kapten Nils S.Walter

Camelias befh Walter gick iland med pesnion i Göteborg 21.5.62 efter 43 år i Svenska Lloyd,sist som befh på Britannia, det fartyg han varit 1e styrman på i många år efter leveransen 1929.Även fört Saga, Thule, Suecia,Camelia och såväl gamla som nya Patricia.

Historik

Motorfartyg på 1603 beton byggt 1941 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L. 87,5 B. 12,8 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Camelia var nr 4 i den serie på 9 motorfartyg som Lindholmen började leve-rera till Sv.Lloyd 1938 med Venezia (sänkt 21.6.43)följd av Industria 1940 (sänkt 25.3.43) och Dahlia 1941 samt Camelia 1941. Sedan kom Virginia 1942 och 1943 Vicia och ~~xxxxxxxxxxxx~~ Industria (Nr 2) samt 1944 Scania och 1.10.46 Algeria. Open shelterdäckare,fallande stäv,halvback och kryssarakter med 5 luckor,10 st 5-tons bommar och en för 15-tons lyft. 2 passagerarhytter

CAMELIA 29.12.43

matsalong, befh svit,röksalong och 1e styrmans hytt i brygghuset. En 6-cyl 2-takts enkelverkande Eriksbergs B&W-motor på 1420 ihkr 145 varv/min 13 knop på full last. Sjösatt 21.7.41 pch levererad 6.11.41, samma dag som Virginia sjösattes och en ny Lloydare kölsträcktes. - Camelia låg sedan upplagd tills hon chartrades av Svenska Röda Korsets Greklandshjälp. Den 14.7.42 lämnade Camelia Göteborg tillsammans med Formosa och det på nyårsdagen 1943 förlista ms Eros, destinerade till Canada för lastning. Endast ms Hallaren gick vid denna tid i Greklandsfarten. I febr 1943 fick Kreta sin första vetelast genom Svenska RK försorg sedan Camelia omdestinerats dit från Pireus. Vid denna tid 1943 var följande svenska fartyg insatta i Greklandstrafiken: Akka, Bardaland, Camelia,Formosa, Fenris, Mongabarra, Saggat, Tamara, Yarrawonga samt i kustfart ms Wiril. Efter Camelias minsprängning 29.12.43 lämnade Virginia den 2.2.44 Göteborg och kom till Pireus i april från St.Johns med livsmedelslast. - Efter sin leverans från Lindholmen 16.4.46 gick Camelia i Medelhavstrafik fram till i maj 1964 då hon såldes till Minerva -rederiet i Palermo och övertogs i Göteborg . Som Althea lämnade Camelia Sverige. I maj 1965 blev hon Positano av Neapel och 1973 Console Lionello av Caligari,Sardinien.Därefter namnändringar 1975 till Rosanna och försäljning 1976 till ett annat rederi i Cagliari som gav henne namnet Ezzelino. I dec 1979 såldes hon till Cia Navigacione Libre,Panam och fick nemnet Blue Sea. På grund av ständiga maskinhaverier såldes Blue Sea i juli 1980 till Brodospas i Plit,Jugoslavien för nedskrotning.